



ALBERTO SANTOS DUMONT

“Una centenaria historia de aviación y amistad, en dos visitas”



Santos Dumont esperado no Chile

SANTIAGO, 26 (A. A.) — O celebre aviador brasileiro sr. Alberto dos Santos Dumont, que vem tomar parte no Congresso Aeronautico, que se reunirá no proximo mez, nesta capital, é esperado em Valparaiso, procedente do Perú, no dia 2 de março proximo.

O Club Naval dará uma grande recepção em honra do illustre aeronauta.



Norberto Traub Gainsborg



Norberto Pablo Traub Gainsborg

Autor de numerosas investigaciones y artículos sobre historia aeronáutica chilena y latinoamericana, numismática y falerística en algunos destacados sitios web, libros, revistas y muchos otros medios impresos tanto nacionales como extranjeros. Ha participado como destacado expositor en diferentes Congresos de Historia nacionales e internacionales y es autor de varias publicaciones, entre ellas “Alas de Chile” 1910-1999; “El Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile”; “La Escuela de Artes y Oficios y su aporte pionero con la Aeronáutica Nacional”; “Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional”; “Armando Cortínez Mujica, valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino”; “Margot Duhalde Sotomayor, de Río Bueno a los cielos del mundo”; de una decena de investigaciones biográficas contenidas en la serie “Héroes de la Paz” y coautor de la “Historia de la Federación Aérea de Chile, 70 años al servicio del país”. Es Director de las revistas “Aerohistoria” y “Skua” del IIHACH.

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile. Curador de Falerística de la Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico Militar de Chile; Miembro de Número del Instituto O’Higiniano de Chile; Director Honorario del Instituto de Investigaciones Históricas “José Miguel Carrera”; Miembro Correspondiente del Instituto Nacional Newberiano de Argentina; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; Miembro Correspondiente del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica; Miembro Correspondiente del Instituto Balear de la Historia; Miembro de Número del Instituto Nacional Newberiano de Argentina Delegación de Colombia; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica de Bolivia; Académico de Honor y Miembro Correspondiente de las Academias “Santos Dumont” y “Jorge Chávez Dartnell” de Argentina; miembro de Pro-Signum en los Estados Unidos; Miembro del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” y del Círculo Coleccionistas de Medallas de Chile.

Ha sido presidente del Comité de Ética del Interactive Advertising Bureau (IAB – Chile). Durante el 2015, le correspondió asumir el cargo honorario de Presidente Pro Tempore de la Federación Internacional de Entidades Históricas Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

Distinguido por la Fuerza Aérea de Chile con la condecoración “General Diego Aracena Aguilar” por servicios distinguidos; Cruz “Virgo Lauretana” del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Orden al Mérito Newberiano del Instituto Nacional Newberiano de la República Argentina; Medalla “Al Mérito Santos Dumont” de Brasil; Medalla del Centenario de la Aviación Militar de México; Medalla del Bicentenario del Instituto Belgraniano; el distintivo de Piloto Civil Honoris Causa de la Argentina y la Cruz “Al Mérito a la Confraternidad Militar” del Ejército Argentino.



Especial histórico N°20

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Publicación Oficial de la Federación Internacional de Entidades
de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE)

“Entre las nubes de la historia, el relato sobre una amistad que permanece más alto que solo un destino”

A cien años de haberse realizado la histórica segunda y última visita a Chile de Alberto Santos Dumont, un honor quizás impensado para la fecha, de este gran hombre que conquistara las naturales barreras de la tierra a través de su admirable visión e iluminada inteligencia; compartiendo siempre todo en generoso beneficio, directo al desarrollo de los pueblos.

Nuestra corporación se place en publicar esta sintética reseña de su paso por Chile, la que, con rica fotografía y dedicado trabajo de investigación, nos regala en este aniversario, una mirada intuitiva y reveladora que inmersa en el rigor histórico, es capaz de capturar algunas de las palabras y emocionantes experiencias vividas por Santos Dumont en el Cono Sur sudamericano de 1916 y 1922.

Una historia que emociona, alienta, instruye e incentiva a leer y atesorar cada página que seduce a disfrutar de un nuevo encuentro con la historia aeronáutica, que nos habla de la técnica, el valor y perseveración con que este genio pionero, surcara los cielos del mundo brindando generosidad, futuro, paz, unión e identidad para su natal Sudamérica.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Santos Dumont
1922



*Inventar es imaginar lo que nadie pensó;
es creer en lo que nadie creyó;
es arriesgar lo que nadie se atreve;
es realizar lo que nadie ha intentado.
Inventar es trascender”.*

Alberto Santos Dumont

AIRBUS



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO SECRETARÍA GENERAL

Santiago, Junio de 2022.-

Este año se conmemora el 200 aniversario de la independencia de Brasil, y surgirá inequívocamente entre nuestros recuerdos, la distinguida figura de Alberto Santos Dumont, brasileño quien a lo largo de una corta pero fructífera vida, regaló al mundo entre otros, su genio, valentía y perseverancia para el desarrollo de la aviación.

Repasar y conocer algunos pasajes de su vida, ciertamente es siempre una gran oportunidad, pues ello constituye un ejemplo para que futuras generaciones puedan conocer figuras de la estatura de este gran hombre.

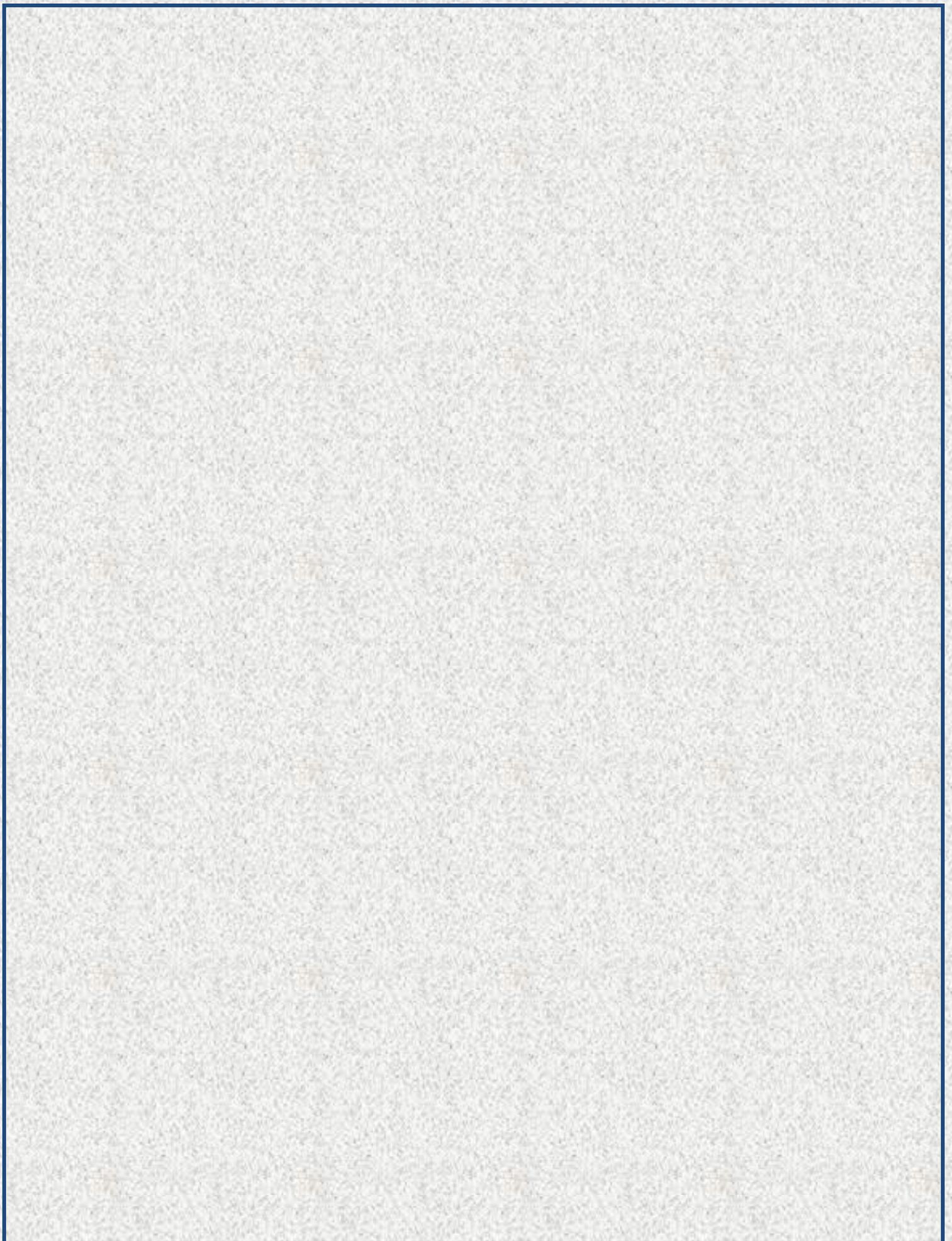
Este trabajo cuenta con cuatro capítulos; el primero de ellos una síntesis escrita por el propio Santos Dumont; los dos siguientes exponen y presentan dos fructíferas visitas al cono sur americano, en donde no sólo se plantea su amistad con nuestro país, sino que da cuenta sobre su legado profesional y humano, para finalmente terminar con una revisión de aquellos reconocimientos que lo mantienen y perpetúan en el tiempo.

En estas páginas, el autor logra que uno recorra, integre y traspase los acontecimientos y lugares, mediante una seleccionada y a veces desconocida fotografía y documentación de época, evocándonos como si fuera hoy, una realidad que acompañó los generosos y brillantes pasos, actitudes y declaraciones del gran Santos Dumont en Chile y en el cono sur americano de aquellos días, brindando una comprensión real de nuestra historia, no sólo aeronáutica y social, sino que reveladora del papel jugado por la aviación en la conectividad de los pueblos.

Agradezco esta oportunidad, para reconocer el trabajo desinteresado y constante tanto del autor como del Instituto, y regalarnos este aporte que recoge y trasciende como justo homenaje, la figura noble e inolvidable de Alberto Santos Dumont, como Padre de la Aviación latinoamericana y mundial.



RAÚL JORQUERA CONRADS
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL



ALBERTO SANTOS DUMONT, UNA SÍNTESIS DE SU APORTE PIONERO A LA AVIACIÓN

La revista chilena Sucesos¹, en su edición del 19 de octubre de 1922, dentro de sus primeras páginas, trae un artículo firmado por Santos Dumont y que titulara: “*Mi vida de Inventor*”. Dado lo didáctico que pudieran resultar estas líneas al lector menos interiorizado en la vida del “Padre de la Aviación”, he considerado transcribir estas líneas autobiográficas, a modo de útil, justa y fidedigna introducción.

Mi vida de inventor

“Al principio, no solamente tuve que luchar contra los elementos, sino también contra los prejuicios: la dirección de los globos, el vuelo más pesado que el aire, eran considerados como problemas sin solución.

Mi primer profesor de aeronáutica fue el gran visionario Julio Verne. Desde 1888 hasta 1891, época de mi primer viaje a Europa, pasaba mi tiempo leyendo las obras de este notable vidente del porvenir, que concibió la locomoción aérea y submarina.

Mi padre me llevó a París. La víspera del regreso al Brasil, me condujo al palacio de la Industria, donde había una exposición de máquinas, donde vi por primera vez un motor de petróleo, liviano, que tenía la potencia de un caballo y que me dejó asombrado. Pedí entonces a mi padre la autorización de hacer mis estudios en París, pero pareció no prestar mucha atención a mi demanda y tuve que contentarme, comprando la mayor cantidad de libros posible que trataran sobre las cuestiones que me apasionaban: globos y viajes aéreos.

Una mañana en San Paulo, mi padre me pidió que lo acompañara a la ciudad. Allí fue grande mi estupefacción cuando firmó ante un notario el acta de mi emancipación. Tenía entonces dieciocho años. De regreso a nuestra casa, me entregó títulos que valían varios centenares de contos, y me dijo: ‘Todavía me quedan algunos años de vida; quiero ver cómo te comportas. Parte a París, donde, de acuerdo con mis primos, seguirás cursos de física, química, mecánica, electricidad, etc. No olvides que el porvenir del mundo está en la mecánica. Es inútil que te preocupes de ganarte la vida; te dejaré lo necesario.’

En París mis parientes me dirigieron al señor García, que durante algunos años fue mi profesor. Mi primera ascensión la realicé sobre París, quedando maravillado del panorama de la ciudad y de los campos, cubiertos de nieve. No experimenté la menor sensación de temor o de vértigo.

Al regreso por ferrocarril confíé al piloto el deseo de hacer construir un pequeño globo de 100 metros cúbicos. Algunos meses después, el ‘Brasil’, en medio del asombro general, atravesaba París como un globo de jabón. Era de 6 metros de diámetro, cubicaba 113 metros y tenía 113 metros cuadrados de seda, que pesaban 3,5 kilos. La seda barnizada pesaba 14 kilos. El filete y las cuerdas, 1.600 gramos. La barquilla, 6 kilos. Mis cálculos eran exactos.

¹ Revista semanal Sucesos N°1047. Año XXI. Santiago de Chile, 19 de octubre de 1922. Págs. 1-4.

El minúsculo 'Brasil' asombraba a todo el mundo. Muchos pretendían que los llevara en mi maleta. Realicé varias ascensiones, iniciándome en los secretos de las maniobras.

Un día compré un triciclo de petróleo y lo suspendí de tres cuerdas a la rama horizontal de un árbol grande del bosque de Boulogne. Grande fue mi alegría cuando constaté que el motor, así suspendido vibraba tan poco, que se hubiera creído que estaba detenido.

Comienza mi vida de inventor

Entregado a los cálculos, establecí los planos de mi globo N°1. Anuncié a mis amigos del Automóvil Club (entonces no existía el Aero Club), mi intención de hacer experiencias con un globo fusiforme, que llevara un motor a explosión.

Mi proyecto pareció insensato: nada más explosivo que el hidrógeno; iba a una muerte segura. A pesar de estos llamados a la prudencia, construí mi N°1 y pronto el N°2.

Mis ensayos comenzaron a fines de 1898. Debí abandonar la forma alargada, difícil de realizar con los medios de que disponía en esa época, y construí un globo ovoide. Durante las experiencias varias veces sentí el aliento de la muerte. Pero con mi N°3, atravesé París. Mis vuelos se seguían con la más profunda atención y se comenzaba a discutir las posibilidades de paseos de un punto a otro.

A una sesión del Aero Club, que acababa de fundarse, se presentó un personaje tímido, simpático, que no conocíamos: Henri Deutsch de la Meurthe². Venía a ofrecer un premio de 100.000 francos al primer aeronauta que antes de cinco años, partiendo de Saint-Cloud, viniera a virar alrededor de la torre Eiffel y volviera a su punto de partida, en menos de treinta minutos.

Cada año, el interés de la suma se ofrecía a los aeronautas que hubieran obtenido los mejores resultados. Nadie creía que el premio sería concedido.

Inmediatamente me puse a construir mi N°4, como también un hangar en Saint-Cloud. Volví al globo fusiforme, para obtener una velocidad de 30 kilómetros por hora, lo que era imposible con el globo ovoide. El motor más liviano que pude encontrar pesaba 100 kilos y tenía 9 caballos de fuerza. Los resultados fueron mediocres. Pero se me entregaron los intereses, porque mi concurrente, M. Rose, jamás se pudo elevar.

La vuelta a la torre Eiffel

En 1901 declaré a mis amigos que desearía tentar la aventura de la torre Eiffel; todos, salvo Georges Besançon, me disuadieron. Mi viaje se efectuó sin incidente hasta el Trocadero, donde me di cuenta que mi globo no seguía obedeciendo. Se había cortado el cable que une la rueda de gobierno al timón.

Descendí en los jardines, donde había poca gente a esa hora matinal. La ruptura se había producido en un punto poco accesible; era necesaria una escalera. Alguien trajo una; reparé la avería y continuó mi vuelo. Giré alrededor de la torre Eiffel y volví a Longchamp. Fue un éxito inmenso.

² Henri Deutsch de la Meurthe. (25 de septiembre de 1846 - 24 de noviembre de 1919). Fue un exitoso empresario petrolero francés (conocido como el "Rey del petróleo de Europa") y un ávido partidario de la aviación temprana. Patrocinó una serie de premios para fomentar el desarrollo de las tecnologías de la aviación, incluido el Grand Prix d'Aviation y el premio Deutsch de la Meurthe.

Ese día la prensa del mundo entero anunció que se había resuelto el problema de la dirección de los globos. Las autoridades, los escritores, me seguían con emoción. Mi hangar era el lugar de cita de las personalidades de todas las clases: un día, la ex emperatriz Eugenia se hizo fotografiar allí al lado de Henri Rochefort. Jaurés escribió un artículo de fondo. Lo que más me honró fue la felicitación del gran inventor de los tiempos modernos. En su fotografía escribió: 'A Santos Dumont, el conquistador de los aires. Homenaje de Edison'.

El 13 de julio de 1901, delante de la comisión científica del Aero Club, me dirigí hacia la Torre Eiffel. Hice el viraje sin dificultad y tomaba ya el camino del regreso, cuando una brisa, ligera al principio, terminó por detener la marcha de la aeronave. Si hubiera insistido, habría caído sobre la ciudad. Tomé entonces la determinación de posarme sobre los árboles del hermoso parque del barón de Rothschild.

Aquel día me había levantado a las tres de la mañana, a fin de controlar la fabricación del hidrógeno, fiel al proverbio de mi país: 'Si quieres tener éxito en alguna empresa, realízala tú mismo'. Así grande fue mi alegría al ver acercarse un criado con un canasto en la mano. La condesa de Eu, vecina del barón de Rothschild, me enviaba una deliciosa merienda, acompañada de una carta encantadora.

En recuerdo de mi madre, que 'debía alarmarse tanto', me enviaba una pequeña medalla para llevarla en mi puño en mis peligrosas ascensiones. Esta medalla no me ha abandonado jamás.

Otra vez, regresando de la Torre Eiffel acaeció un nuevo accidente sobre el Trocadero. Mi aparato, al descender rápidamente, tocó el techo de un inmueble, estalló como un saco de papel y se destruyó completamente.

El éxito

Rápidamente hice construir un nuevo globo. Tres semanas después del último desastre estaba listo el N°6. En la tarde del 19 de octubre, viré alrededor de la Torre Eiffel, a una altura de 250 mts., sobre una muchedumbre considerable, que me esperaba; y pasé sobre el hipódromo de Auteuil durante las carreras. Aquello fue una delirante ovación. Sólo estaba a 50 o 100 metros de altura. Había empleado 29 minutos 30 segundos para el recorrido, pero la velocidad del aparato era tal, que había sobrepasado el punto de llegada. Disminuí la fuerza del motor y viré para aterrizar 31 minutos después de mi partida. Se suscitó una polémica por esta causa, pero el jurado me fue favorable y se me concedió el premio. Con los intereses y otros pequeños premios, la suma subía de 129.000 francos. Entregué 50.000 francos a mi mecánico y a los obreros de las usinas que me habían ayudado. El resto se distribuyó, a pedido mío, entre 3.950 pobres de París, bajo control de M. Lepine, prefecto de policía. No habían transcurrido dos años de los cinco previstos.

Había una sombra en mi felicidad. Mi padre había muerto. Le debía todo. Gracias a sus consejos, a sus ejemplos y a los medios que me proporcionó, había podido realizar mis invenciones. Durante tres años 'dormí', al decir de algunos. En julio de 1906 reaparecí en el campo de Bagatelle, con mi aeroplano. ¿Por qué no lo había construido antes? Porque un inventor progresa lentamente. Había comenzado por hacerme buen piloto de globo libre y sólo después soñé en el problema de la dirección. Abandoné mis globos para dedicarme al aeroplano.

Para comenzar suspendí mi aeroplano al último globo, el N°11, y con este conjunto híbrido hice ensayos en Bagatelle para habituarme a las maniobras. En mi primer vuelo perdí la dirección a los 60

metros y caí. El 23 de octubre de 1906, delante de la comisión científica del Aero Club y de una multitud considerable, efectuó un vuelo de 250 metros, que confirmó completamente la posibilidad del problema aéreo.

Esta experiencia y la del 12 de julio de 1901, me procuraron los dos momentos más felices de mi vida. Todos los diarios y revistas quisieron glorificar 'este minuto memorable en la historia de la navegación aérea'."



Portada que ilustra uno de los exitosos vuelos que realizara Santos Dumont en Bois de Boulogne. 1906

Fuente: gallica.bnf.fr/bibliotheque-nationale-de-france-catalogue-general

ALBERTO SANTOS-DUMONT Y LOS ACONTECIMIENTOS QUE IMPULSARON SU PRIMERA VISITA A CHILE Y A OTRAS NACIONES DEL CONO SUR AMERICANO EN 1916



Alberto Santos-Dumont.
(20 de julio de 1873 - 23 de julio de 1932).

Situación sinóptica

El Chile de 1915, vivirá varios acontecimientos que facilitarán la visita a Chile de uno de los más connotados hombres vinculados a la aviación mundial, como también, el dar curso a una propuesta chilena para formar una *Federación Aeronáutica Panamericana*; institución que pretendía regular algunos aspectos tan esenciales para la aeronáutica, como el derecho a soberanía e inviolabilidad de los Estados frente al Espacio Aéreo, la asignación de matrícula y nacionalidad a las aeronaves, el uso de aviones para evacuación médica, el transporte aéreo, el uso de aeronaves en conflictos, y otros tantos temas de carácter científico, que por sobre todo significara la creación de una entidad aérea de carácter panamericano.

Al respecto, el Aero Club de Chile, explicaba su génesis, un año más tarde, en los siguientes términos: *“La necesidad de impulsar el progreso de la aeronáutica en América, de dar vida a las instituciones de control y propaganda, de buscar mayor campo de acción al estudio y práctica del vuelo mecánico, uniendo a todos los elementos que trabajan por la misma causa en este Continente, movió al Aero Club de Chile a lanzar la idea de la fundación de una Federación Aeronáutica Pan – Americana”.*

Era este, un año todavía lluvioso en que la preocupación política del país se centraba prioritariamente en las próximas elecciones presidenciales³ que se realizarían en el mes de junio, por lo que las acciones y determinaciones diplomáticas y políticas de algún modo eran algo húmedas y erráticas.

Estaba presente otro factor que sería angular y decisivo en la generación de lo que sería el Primer Congreso Aeronáutico en América, era este, la reunión que los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile acordaran para tratar el tema de “*No Agresión, Consulta y Arbitraje*” trilateral, conocido como el Pacto A.B.C.



Anverso y reverso de la Medalla que recuerda el Pacto A.B.C.
(Col. del autor).

Este importante encuentro diplomático y político era la esperanza de estabilidad, que unía en una confraternidad, a tres importantes países del cono sur de América.

Fue tal el revuelo que los medios realizaron al cubrir sobre este acuerdo internacional, que los chilenos seguían en la prensa cada declaración y actividad que los Cancilleres y sus comitivas realizaban a diario.

El impacto mediático que ofrecía el Pacto ABC, jugaba con los más profundos deseos ante la posibilidad clara de resolución pacífica de conflictos⁴ entre las naciones, por lo que las elecciones presidenciales ya pasaban a un segundo plano. Sólo para ilustrar al lector, me gustaría señalar que la población electoral en Chile de ese entonces apenas superaba los 184.000 votantes, por sobre una población total nacional de 3.600.000 habitantes.

El pacto ABC era la cristalización de un sueño planteado tempranamente en 1904 por el Barón de Rio Branco⁵ y que, tras muchos años de discusión, resquemores, intereses particulares, se había finalmente expuesto y aplicado en sus eventuales beneficios en 1914, tras la mediación conjunta que la Argentina, Brasil y Chile ofrecieran en el conflicto entre Estados Unidos y México. El momento de real armonía experimentado, había empujado a finalmente firmar un acuerdo en Santiago de Chile el 10 de mayo y en Buenos Aires, el 25 de mayo de 1915 respectivamente, siendo en lo fundamental un sistema de resolución de controversias.

Lamentablemente para mayo de 1915, la duda presentada por algunos políticos opositores al acto, fue planteando la idea de que los Estados del ABC pudieran afianzar una hegemonía en América del Sur y que producto de esto, se acentuara el intervencionismo, razón por la cual, el tratado abandonó

³ En la elección presidencial de Chile de 1915, fue elegido como Presidente de Chile, don Juan Luis Sanfuentes quien ganó en electores, pero su contrincante Javier Ángel Figueroa le aventajaba en votos. Debido a una corrección producida por cohecho, se anularon varios electores y fue el Congreso Pleno quien tuvo que decidir entre los dos candidatos. Al lograr Sanfuentes una mayoría con la coalición de parlamentarios (77 contra 41 votos), logró ser ratificado como mandatario.

⁴ Recordemos que el mundo ya vivía varios meses de la Primera Guerra Mundial, iniciada el 28 de julio de 1914, con la declaración de guerra del Imperio Austro-Húngaro a Serbia

⁵ José Maria da Silva Paranhos Filho, fue un distinguido diplomático e historiador brasilero, quien había adquirido el título de Barón del Río Branco, en las vísperas de la finalización del período imperial de Brasil.

las ideas de alianza, de ejercer una acción diplomática conjunta, las estipulaciones sobre el orden político interno y el arbitraje entre los países signatarios, ratificando el tratado sólo Brasil y Chile, pero no así la Argentina.

Como fuera esta situación final, igualmente se habían sembrado frutos de unión los que cosecharían con la aviación, una situación de acercamiento fraternal entre naciones con ideales y principios parecidos, cuna de una idea, expuesta por directorio del Aero Club de Chile, al plantear la formación de una Federación Panamericana de Aviación dentro de este ambiente de acercamiento leal, alegre y de verdaderos intereses comunes.

Para ello, el Aero Club de Chile había enviado inicialmente un saludo a los Clubes Aéreos de Argentina y Brasil, en los sinceros y elocuentes términos, respectivamente:

“Santiago, 18 de Mayo de 1915.

Señor Presidente del Aero Club Argentino, don Gervasio Videla Dorna, Buenos Aires.

Con ocasión del fraternal abrazo de los autorizados representantes del A.B.C. en esta ciudad, que reaviva el cariño del pueblo chileno hacia la Argentina y Brasil, el Aero Club de Chile formula sus mejores votos porque una Federación Aeronáutica Pan Americana, traiga grandes días de progreso para la aviación en todos sus países. - Jorge Matte, presidente. - Armando Venegas, secretario”.

“Santiago, 18 de Mayo de 1915.

Señor Presidente del Aero Club Brasileiro, Comendador Gregorio Garcia Seabra, Rio Janeiro.

El fraternal recibimiento a los Cancilleres del Brasil y Argentina, es prueba elocuente de la simpatía chilena por esos países hermanos. El Aero Club de Chile hace votos porque una Federación Aeronáutica Pan Americana dé mejores días a la Aviación de este Continente. - Jorge Matte, presidente. - Armando Venegas, secretario”.

Las instituciones aéreas de ambas naciones, respondieron presurosa y afirmativamente la idea emanada desde Chile según consta en la página 133 del Libro de actas del directorio del Aero Club: *“El secretario señor Armando Venegas dio cuenta de los telegramas cambiados con los Aero Clubs de Argentina y Brasil, sobre proposición de fundación de una Federación Aeronáutica Pan-Americana, idea que había lanzado, de acuerdo con el presidente, penetrado de la necesidad que existe de estrechar las relaciones entre cada una de las sociedades aeronáuticas de América y promover por este medio una nueva corriente de estudio y un mayor auge de la aviación en esta parte del Continente, pues, la Federación organizaría periódicamente Congresos, Conferencias, Concursos y Exposiciones que levantarían el espíritu y traerían mayor número de adeptos a esta importantísima rama de las ciencias. Los señores Matte, Maluenda y Dartnell abundaron en iguales conceptos, aprobándose por unanimidad la idea. Se designó la siguiente comisión para que presente un proyecto de Estatutos y Reglamento de la citada Federación, señores: coronel Dartnell, Armando Venegas, capitán Manuel Ávalos, Juan A. Maluenda, Augusto Perrey y teniente Víctor Contreras”.*

La Comisión tomaba las tareas encomendadas con gran entusiasmo, por lo que tan pronto como en la sesión de Directorio celebrada el 14 de septiembre de 1915, se aprobaba el proyecto de Estatutos y Reglamento presentado por el teniente Contreras, acordando comunicar la propuesta al Supremo Gobierno, hecho que resultó del todo positivo, de acuerdo a lo expuesto en el Oficio N°6517 de fecha

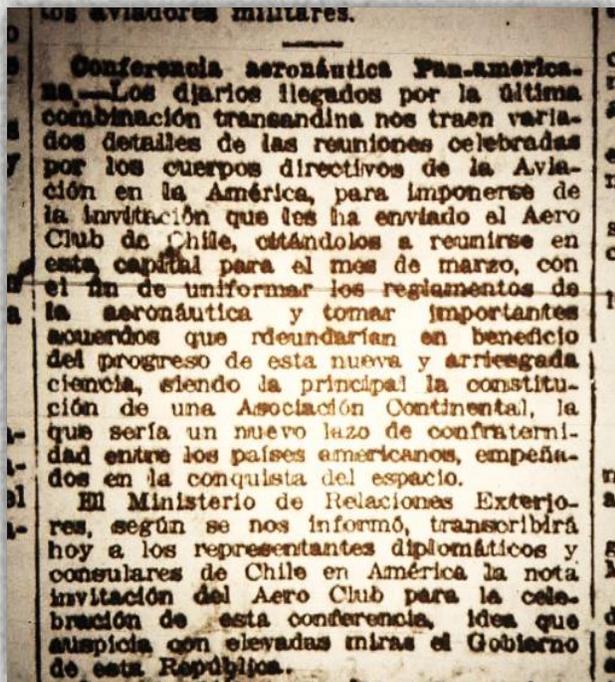
6 de octubre, donde el Ministro de Guerra y Marina, Capitán de Navío Guillermo Soublette Garín responde a ello, en elogiosos y prestos términos:

“Se ha recibido su nota en que se sirve comunicar las gestiones encaminadas a fundar la Asociación Aeronáutica Pan-Americana, y los Proyectos de Reglamento pertinentes.

Este Ministerio encuentra muy interesantes los propósitos de la Institución que Ud. Tan dignamente preside, para difundir el desarrollo de la aeronáutica americana; le felicita por la laudable iniciativa, y prestará su concurso, en lo que le sea posible, a su realización.

Dios guarde a Ud.- (firmado) Gmo. Soublette”.

Finiquitados algunos arreglos previos, el Aero Club se auto encomendó la tarea de redactar y enviar una invitación a todos los Aero Clubs de América, y donde no los había, a las instituciones similares.



“Conferencia Aeronáutica Pan-americana.- Los diarios llegados por la última combinación trasandina nos traen variados detalles de las reuniones celebradas por los cuerpos directivos de la Aviación en la América, para imponerse de la invitación que les ha enviado el Aero Club de Chile, citándolos a reunirse en esta capital para el mes de marzo, con el fin de uniformar los reglamentos de la aeronáutica y tomar importantes acuerdos que redundarán en beneficio del progreso de esta nueva y arriesgada ciencia, siendo la principal la constitución de una Asociación Continental, la que sería un nuevo lazo de confraternidad entre los países americanos, empeñados en la conquista del espacio”.

Nota publicada por El Mercurio, 19 de noviembre de 1915.

“El Ministerio de Relaciones Exteriores, según se nos informó, transcribirá hoy a los representantes diplomáticos y consulares de Chile en América la nota de invitación del Aero Club para la celebración de esta conferencia, idea que auspicia con elevadas miras el Gobierno de esta República”.

Otros antecedentes de la convocatoria para la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana

Las nubes de silencio se vieron despejadas en diciembre de 1915, cuando el diario El Mercurio alumbró al país con un inmejorable pronóstico, cual era el de informar sobre los avances del Congreso y anunciar la temprana y noble confirmación de Argentina y Brasil quienes prometían hacerse representar en la reunión por medio de delegaciones especiales. También se daba cuenta de comunicaciones particulares recibidas por otros países, en las cuales se comunicaba el interés que existía por parte de Bolivia, Perú y Uruguay por participar.

El 13 de enero de 1916, se volvía a mencionar que con motivo de la celebración del primer Congreso Aeronáutico Pan-Americano, el Aero Club de Chile estaba preparando los programas y reglamentos para dos o tres concursos que se llevarían a cabo en el mes de marzo próximo. Se agregaba, que uno de esos concursos se realizaría en Viña del Mar con la asistencia de los delegados extranjeros que visitarían el país como representantes de las principales instituciones aeronáuticas de América.

Pocos días más tarde, el viernes 21 de enero, los medios señalaban que a medida que se acercaba la fecha de la reunión aeronáutica pan-americana, crecía el entusiasmo en los círculos científicos y deportivos del país.

Diariamente la Secretaría del Aero Club Chileno, institución organizadora de la conferencia, recibía noticias y comunicaciones muchas de las cuales solicitaban pormenores y detalles del encuentro. Con la misma fecha señalaba el diario El Mercurio de Santiago, que un cable recibido por parte de su corresponsal en los Estados Unidos de Norteamérica, les indicaba ***“Santos Dumont⁶ y delegados por Aero Club Americano llegarán a Valparaíso el 1º de marzo”***.

El diario del 22 de enero, ampliaba la noticia un nuevo e interesante componente de apoyo para este gran evento panamericano. Era el total apoyo del gobierno de Chile, a través de su Ministerio de Relaciones Exteriores que invitaba a los Gobiernos americanos a sumarse a este acto. El inicio de la nota señalaba lo presente:

“Con verdadero interés sigue trabajando la comisión ejecutiva de la Primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana designada por el Aero Club de Chile, en la preparación de los diversos trabajos inherentes a esta reunión aeronáutica que se celebrará en Santiago durante los días 9 al 11 de marzo próximo, bajo el patrocinio del Supremo Gobierno de este país. Con el fin de asegurar la representación de los diversos países de este continente, el Ministerio de Relaciones Exteriores impartió una circular a las Legaciones chilenas, a fin de que procedan a invitar a los respectivos Gobiernos a adherirse a esta conferencia, donde; a la par que se dilucidarán interesantes temas relacionados con la aeronáutica, se hará alta obra pan-americana, uniendo a todos los elementos que trabajan por la misma causa en este continente.

El Aero Club de Chile ha recibido ya tres importantes adhesiones; la del Aero Club Argentino, que promete enviar una delegación y probablemente algunos de sus mejores pilotos y aeronautas con su respectivo material; la del Aero Club de Brasil, que será representado por el célebre aviador Santos Dumont, la figura más culminante de la aviación mundial, pues figura como uno de sus precursores, y el aviador, teniente Bento Ribeiro⁷, que desempeña la dirección de la Escuela de

⁶ Entre diciembre de 1915 y enero de 1916, Alberto Santos Dumont había participado en el 2º Congreso Científico Pan-Americano celebrado en Washington D.C., EE.UU., donde se abordó el tema del uso de la aviación como forma de facilitar las relaciones entre los países de América. En la reunión anual celebrada en noviembre de 1915 había sido elegido miembro honorario del Aero Club of America, además de las actividades de organización de la futura Federación se incorporó al establecimiento del Fondo Nacional de Aviación organizado por el Aero Club para desarrollar un cuerpo de aviación militar y dio su beneplácito al establecimiento de un sistema de patrullaje aeromárítimo organizado por el almirante Peary de la Armada de los Estados Unidos.

⁷ Bento Ribeiro C. Monteiro era hijo del General Bento Ribeiro, Jefe del Estado Mayor General del Brasil, fue enviado a Francia en 1914, a fin de que practicara allí la aviación. En junio de 1915 regresó a su patria poseyendo ya su brevet de aviador, brillantemente obtenido en la Escuela Maurice Farman sobre biplano de esa marca. Habiéndose dedicado al vuelo mecánico por su propia cuenta y con fines deportivos, pues no pertenecía al ejército cuando se embarcó a Francia, decidió en vista de las experiencias de Chevillard y Poirée, los célebres acróbatas biplanistas, por esta clase de aparatos, cuya superioridad elogia para hacer turismo y aún para fines militares. Su aprendizaje fue rápido, continuando luego un largo entrenamiento que le ha permitido dominar ampliamente el vuelo mecánico.

Aviación de Rio de Janeiro, y finalmente la del Aero Club de los Estados Unidos de Norteamérica⁸, cuyos delegados arribarán a Valparaíso el 1º de marzo próximo. Fuera de estas adhesiones que de por sí aseguran el más completo éxito a la reunión en referencia, se espera que en breve llegarán la de las instituciones aeronáuticas de Bolivia, Perú, Uruguay y Ecuador.”

El 8 de febrero de 1916, el diario traía reveladoras noticias sobre lo que sería a la postre, la primera travesía en globo que se realizaría para remontar la cordillera de los Andes y unir a Chile con Argentina por aire. La nota señalaba: *“En la presente semana se dará comienzo en el Parque del Aéreo Club en Belgrano a las pruebas para la fabricación del hidrógeno que utilizarán para la ascensión de los Andes los pilotos Bradley y Zuloaga. El ingeniero señor Rafael Anzorena con el piloto Bradley han tomado a su cargo la tarea de probar la nueva maquinaria productora de hidrógeno.*

En cuanto a la travesía planeada, ella se efectuará en los primeros días del mes entrante, coincidiendo con la inauguración del Congreso Aeronáutico Americano que se reunirá en Santiago”.

Posteriormente, se anunciaba casi a diario, nuevas reuniones de la comisión de aviación del Aero Club de Chile, con el objeto de aprobar los reglamentos confeccionados para los concursos aeronáuticos que se llevarían a cabo en el mes de marzo próximo.

Una nueva nota, publicada el 16 de febrero en primera página de El Mercurio, informaba sobre los avances y alcances que la preparación de esta importante Conferencia iba teniendo en el país. La nota rezaba así:

“En ediciones anteriores informamos a nuestros lectores que se habían dirigido a Valparaíso los señores Jorge Matte, Armando Venegas y Juan Agustín Maluenda, designados por el Aero Club de Chile para gestionar la preparación del concurso de aviación que se realizará en Viña del Mar durante la estada en nuestro país de los delegados a la primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana.

En efecto, la citada comisión obtuvo el lunes la celebración de una reunión en los salones de la Intendencia de Valparaíso y a la cual asistieron las siguientes personas especialmente invitadas por el intendente señor Aníbal Pinto Cruz; primer alcalde de Viña del Mar, don Rafael Ariztía; director general de la Armada, almirante don Lindor Pérez Gacitúa; jefe de la 4ª brigada de infantería, coronel don Jorge Lorca Prieto; presidente del Aero Club de Chile, don Jorge Matte Gormaz; presidente del Valparaíso Sporting Club, don Carlos Álvarez C.; presidente de la Bolsa de Corredores, don Isaac de Tezanos Pinto; presidente de la Asociación de Foot-ball de Chile, don Juan Esteban Ortúzar; presidente de la Asociación de Regatas, don Rafael Luis Barahona; secretario del Aero Club de Chile, don Armando Venegas; tesorero del Aero Club, don Juan A. Maluenda; los señores Luis Blanco, Carlos Francisco Borcosque, Federico Helfmann, capitán Caballero, Lauro Pérez y Guillermo Palacios”.

En esta ocasión sostenida con las autoridades regionales, el Presidente del Aero Club explicaba el objeto de esta reunión y solicitaba el valioso apoyo de las personas citadas para dar un mayor éxito a la cita aeronáutica, ya que más allá de mostrar los avances aeronáuticos, esta tenía además un fin patriótico, ya que la mitad de los ingresos que se generaran con las actividades *se destinaría para la adquisición de un hidropiano para la Armada*, beneficio que se ofrecería a nombre del Aero Club chileno.

⁸ Vendría Alberto Santos Dumont, quien como reconocimiento, había sido elegido miembro honorario del Aero Club of America en la última reunión anual celebrada en noviembre de 1915, incorporándose a tareas como lo eran el establecimiento del Fondo Nacional de Aviación organizado por el Aero Club norteamericano, y también como consultor para desarrollar un cuerpo de aviación militar de los Estados Unidos.

Por otra parte, una nueva noticia que le brindaba mayor apoyo gubernamental, apareció en la prensa el 17 de febrero publicándose la respuesta oficial del Canciller argentino José Luis Murature, quien junto a los Ministros de Relaciones Exteriores Lauro Müller del Brasil y Ramón Subercaseaux Vicuña de Chile, habían sido anteriormente nombrados *Miembros Honorarios* de esta reunión Panamericana. La nota decía así:

Ministerio de Relaciones y Culto.

Buenos Aires, febrero 6 de 1916.

Señor Presidente:

He tenido el honor de recibir su nota del 17 de enero pasado, cuya lectura me ha sido muy grata porque el pensamiento que la inspira no puede menos que contar con la adhesión sincera de cuantos se interesan por el ideal de panamericanismo que significa y representa la idea de constituir una Asociación Aeronáutica Panamericana, a cuyo fin se organiza la conferencia que para discutir tal proyecto ha de reunirse en Santiago de Chile entre el 9 y 11 de marzo próximo.

Al aceptar y agradecer mi nombramiento como miembro honorario de la conferencia mencionada, pido al señor presidente acepte los votos que formulo para que la labor de la conferencia vincule íntimamente a todas las entidades aeronáuticas que trabajan por la misma causa en América.

Aprovecho la oportunidad para ofrecer al señor presidente las seguridades de mi consideración distinguida.

(Firmado) José Luis Murature

El sábado 19 de febrero de 1916, se anunciaba públicamente la participación de la aviación militar con la designación de una delegación que representará a la Escuela de Aeronáutica Militar en la conferencia, cuya composición estaba compuesta por el Director de aquel plantel, Mayor de Ejército, Carlos Lira Quintanilla, el Capitán Manuel Ávalos Prado y el Teniente Augusto Magnan Varas.

También se anunciaba la próxima incorporación de otros Institutos científicos y de educación, los que procederían a designar sus delegados, entre ellos la Federación de Estudiantes de la Universidad de Chile, Instituto de Ingenieros de Chile, etc. También se hablaba que con relación a los concursos de aviación, se trabajaba activamente en los Talleres de la Escuela de Aeronáutica para preparar todo el material necesario.

Se esperaba a través de la prensa que participara el popular Aviador Clodomiro Figueroa Ponce que por esos días estaba en Antofagasta, efectuando espléndidos vuelos. En cuanto al aviador Luis Omar Page que realizaba vuelos en la ciudad de Cochabamba en Bolivia, se ignoraba que pudiera llegar en fecha oportuna para participar en las pruebas.

Telegramas recibidos el 22 de febrero, hacían saber que el célebre ingeniero y precursor de la aviación, Alberto Santos Dumont, había llegado a las costas del Perú, donde fue acogido con el entusiasmo que en todas partes provoca la presencia del distinguido brasileño. En el Callao, especialmente, fue objeto de especiales atenciones por el vecino país.

El diario El Comercio de Lima, agregaba en su edición matutina del 23 de febrero de 1916, algunos nuevos detalles de su paso por la capital hermana: *“ilustre aeronauta brasileño, Alberto Santos Dumont, cuyas hazañas en Europa han conmovido al mundo, llegó al Callao en el vapor “Huasco”. Hace un viaje de excursión por toda América del Sur. Santos Dumont bajó a tierra en la lancha presidencial donde estaban los representantes del Aeroclub y uno de nuestros redactores, con quien sostuvo una interesante entrevista. Destacamos que nos dijo que los aeroplanos están llamados a triunfar en el porvenir y los dirigibles no pueden con ellos. Añadió que se estaban construyendo en los talleres de Farman, Blériot y otros más, aeroplanos gigantes que serán los monstruos de la guerra, pues podrán llevar 27 personas. Alabó también los aeroplanos estadounidenses”*.

LA LLEGADA DEL AVIADOR BRASILEIRO SANTOS DUMONT
 En el vapor “Huasco” llegado anoche ha venido en tránsito para Chile el célebre aviador brasileño Santos Dumont, quien fué recibido por un numeroso grupo de admiradores, entre los cuales estuvieron los socios del Aereo Club.
 El doctor Alfredo Gonzáles Prada, secretario de este diario y el señor E. Reblagliatti miembro de la redacción estuvieron tam-



Fotografía de la Motonave C.S.A.V. “Huasco” y un recorte de prensa limeña. (Fuente:

<http://www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteChile/0Mercantes-D-H-/Huasco-I.htm>)



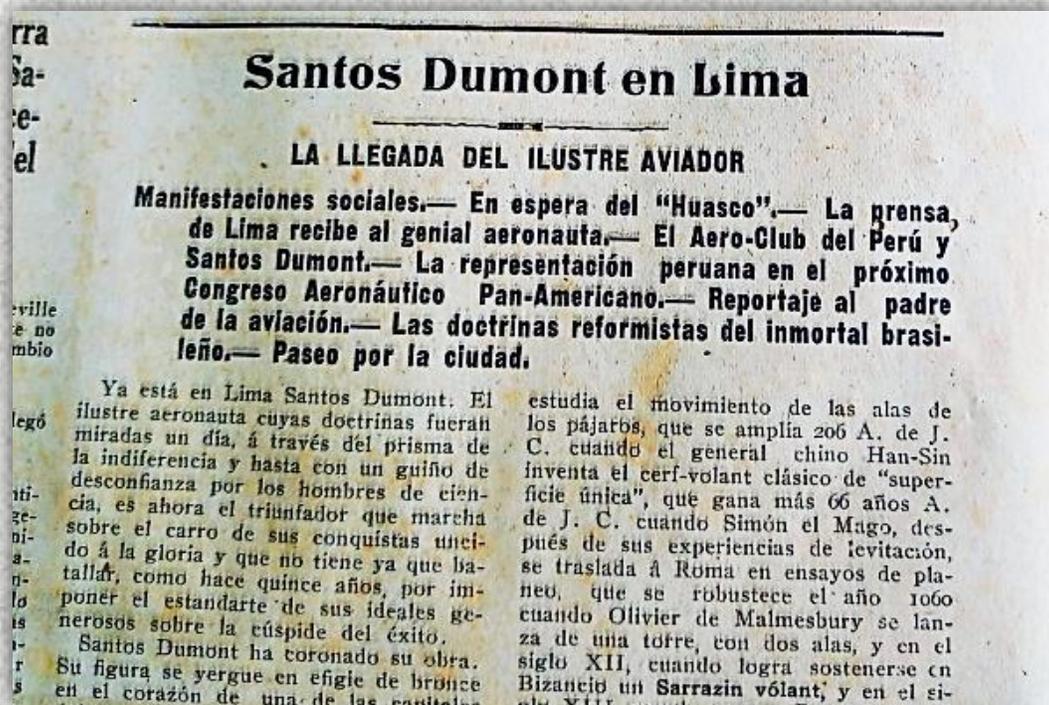
“El ilustre progenitor de la aviación señor A. Santos Dumont, acompañado del presidente del Aero Club del Perú, del Ministro de la Guerra, de los Ministros de Francia, Colombia, Argentina y Brasil, del Cónsul general de Chile y de varios personajes, después del almuerzo con que fuera agasajado por el Excmo. Señor Cochrane de Alencar, en la legación brasilera.” publicaba la primera página del Diario Ilustrado La Crónica de la ciudad de Lima, Perú, el jueves 24 de febrero de 1916.

Agregaba más adelante: *“Cortas han sido las horas que Santos Dumont ha pasado en Lima, pero en los pocos momentos que hemos disfrutado de su compañía, hemos podido darnos cuenta de lo punible que sería continuar*

en el camino de indiferentismo que hasta hoy hemos seguido en materia aeronáutica.”

El paso por Lima, incluyó un descanso en el Hotel Maury, que le proporcionaba gentilmente el Aero Club del Perú. Ahí compartiría con su presidente, el señor Amador F. del Solar Cárdenas; el Cónsul General de Chile señor Gustavo Munizaga Varela; el Ministro del Brasil señor Augusto Cochrane de Alencar; el Secretario General del Aero Club y varios miembros de esta corporación. Junto a ellos, recorrería las principales avenidas y paseos de esa capital.

El Dr. del Solar acompañó al distinguido visitante al Club Nacional, donde fue presentado a otros connotados personajes de la sociedad peruana, de entre los cuales, conoció al señor Felipe Chávez, hermano del -Héroe de los Alpes- Jorge Chávez Dartnell, con quien tuvo más tarde, la ocasión de visitar el Museo Histórico del Perú, donde se guardaban algunos restos del glorioso monoplano Blériot en el que cayera fatalmente sobre los campos de Domodóssola, Italia, en septiembre de 1910.



Recorte del Diario La Crónica. Lima, Perú. 23 de febrero de 1916.

(Gentileza del Miembro Correspondiente del IHHACH en el Perú, señor Jorge Renzo Franco).

El arribo a Chile de Alberto Santos Dumont y otros distinguidos participantes

Tras despedirse de Lima, el vapor en que viajaba Santos Dumont hasta Valparaíso haría algunas otras recaladas menores en Mollendo, Arica, Iquique y Antofagasta.

Durante los días siguientes, los medios escritos nacionales y sudamericanos se llenarían de largas crónicas en donde principalmente entregaban notas del viaje por barco, que, desde Nueva York había iniciado el distinguido visitante pionero brasilero hacia nuestro país.

Algunos días más tarde, el sábado 26 de febrero, la prensa capitalina nacional anunciaba que el **“ilustre aviador, al hombre que más le debe la ciencia de la aeronáutica”**, señor Alberto Santos Dumont arribaría a Valparaíso el próximo miércoles en el vapor *Huasco*. Allí sería recibido por una delegación del Aero Club y distinguidas autoridades y en la misma tarde se dirigiría a Santiago a las 11.25 horas de la noche.

También se indicaba que sería recibido, cuando su nave recalara en Antofagasta, para lo cual el Aero Club había comisionado a los socios señores aviador Clodomiro Figueroa y doctor Ricardo Meza Torres, quienes se encontraban en el nortino puerto para que le dieran el primer saludo a nombre de la Institución.

En la misma nota se señalaba adicionalmente que el aviador Figueroa ese mismo día 26, embarcaría dos aeroplanos, el “Valparaíso” y el “Tucapel”, con los que participaría en los concursos de aviación preparados con ocasión del próximo Congreso.

El domingo 27 de febrero, se destacada aún más, el valor de la presencia de Santos Dumont, cuando una nota en el cuerpo central de El Mercurio de Santiago, titulaba:

ALBERTO SANTOS DUMONT

“Es casi, fuera de toda duda, la figura más descollante que los países de América nos envían a la primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana, a realizarse aquí dentro de tan pocos días; Santos Dumont no es ya el aviador conocido en su patria de origen; Brasil, o en su segunda patria, Francia. No, Santos Dumont representa dentro del vuelo mecánico la figura de un verdadero apóstol, de un hombre que tuvo la audacia de realizar el primer vuelo, tras de haber tenido la energía de luchar, años y años, contra inconvenientes, fracasos y accidentes.

Muchos discuten al hábil brasileño aquel gran triunfo. Para muchos Wilbur Wright voló antes que aquel, en los Estados Unidos. Pero si así fuera, es necesario tener en cuenta que el breve norte-americano hizo todos sus ensayos en silencio, apenas con la colaboración de su hermano, y que por lo tanto, Santos no tuvo ninguna base ajena para sus trabajos.

Así, el día que abandonó el suelo, para él, - y como para él, para todo el mundo, - era el primer hombre que llevaba a la práctica una fantástica leyenda de la mitología.

Es necesario distinguir: Santos Dumont no es un aviador solamente; es un precursor de la aviación, y un hombre, que millonario como él lo era, no trepidó en gastar su fortuna con tal de conseguir ideal tan bello.

Años y años aquel hombre que puede ser ejemplo de constancia, trabajó con una idea fija en el cerebro. Y el día que su triunfo definitivo coronó su obra, se retiró como los grandes y los modestos. Pero aún su retiro fue una nueva manera de popularizar la aviación.



Aquel mismo día todos los diarios de Francia, y más tarde los de todo el mundo, publicaban los planos del último avión de Santos, "La Demoiselle".

Él quería de esa manera que se pudiese conocer en qué consistía aquel monoplano de alas amarillas que como misterioso aparato, habiase visto volar sobre los campos de Francia. Entregaba todos los planos y hacía generoso abandono de sus derechos de inventor. ¿Qué más podía pedirle?"

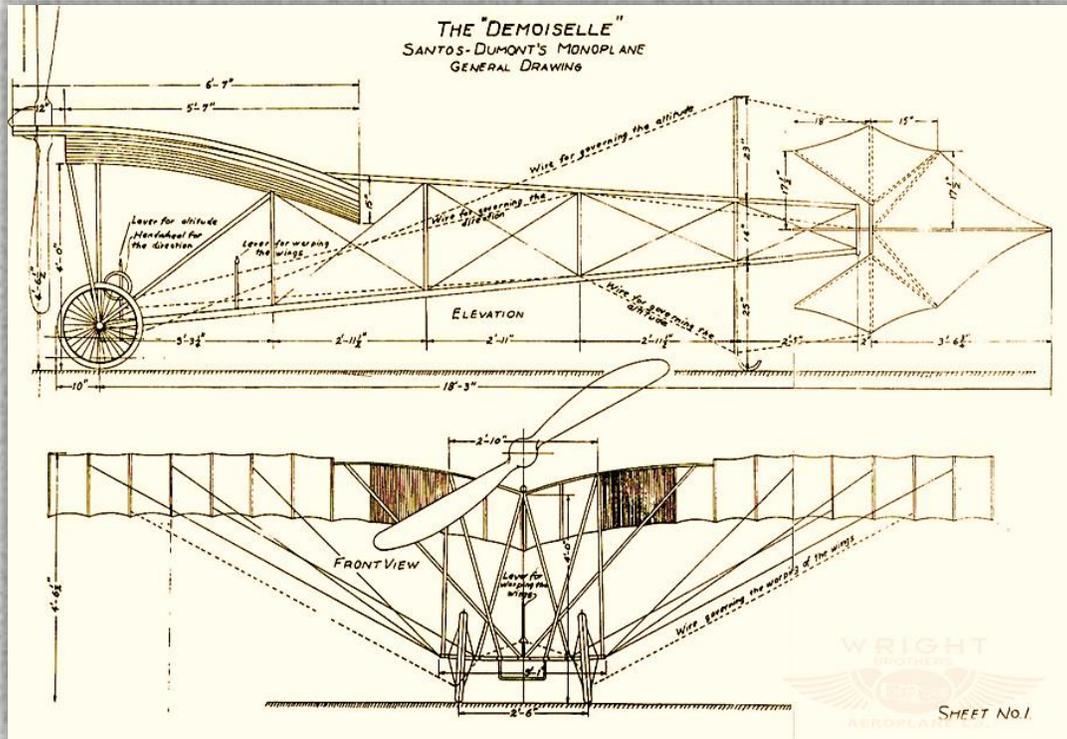
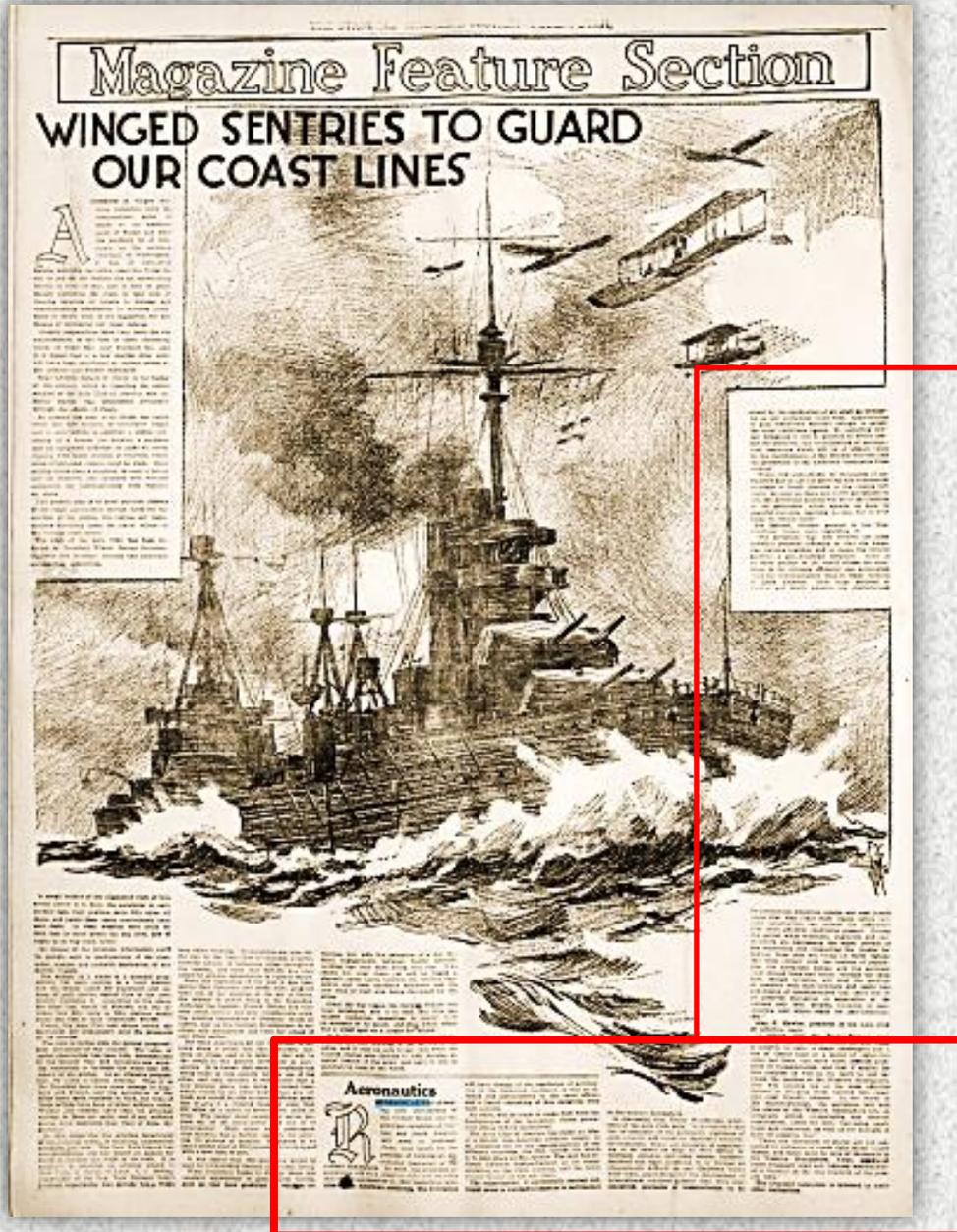


Diagrama del último avión de Santos Dumont, "La Demoiselle". (Revista Popular Mechanics. June-July 1910).



En el ínterin del envío de las invitaciones, intercambio de notas e información en general; algunos diarios norteamericanos informaban sobre la representación asignada por el Aero Club de Norteamérica a Alberto Santos Dumont, las pretensiones de los Estados Unidos y la finalidad y esperanzas para las otras naciones americanas, en el próximo encuentro aeronáutico de Chile.



Diario The Ogden Standard Magazine Section, Utah. 26 de febrero de 1916.

“Aeronautics

REPRESENTATIVES of leading aero associations of the United States and the principal countries of Central and South America will meet at Santiago, Chile, next month for the purpose of forming an aeronautic federation of the western hemisphere. In brief, the proposed organization will be a union of clubs and societies that control in their respective countries American continent. The federation will have charge, of the regulation of aeronautics on the American continent; it will be directed and administered by the usual officers and a board consisting of five delegates from each country. An effort will be made to make New York the headquarters of the federation, where permanent offices will be maintained. The

Aero Club of America has made an offer of a \$10,000 Pan American aviation trophy, to be competed for by the representatives of the different countries, the first contest for which is to take place at Rio Janeiro. The club has selected Albertos Santos-Dumont as its representative at the Chile meeting, and the noted aviator is now on his way there. The organization, if successfully

(Traducción) "Aeronáutica"

REPRESENTANTES de las principales asociaciones aeronáuticas de Estados Unidos y de los principales países de Centro y Sudamérica se reunirán en Santiago de Chile, el próximo mes con el propósito de formar una federación aeronáutica del hemisferio occidental. En resumen, la organización propuesta será una unión de clubes y sociedades que controlen en sus respectivos países el continente americano. La federación tendrá a su cargo, la regulación de la aeronáutica en el continente americano; será dirigido y administrado por los oficiales habituales y una junta compuesta por cinco delegados de cada país.

Se hará un esfuerzo para hacer de Nueva York la sede de la federación, donde se mantendrán oficinas permanentes.

El Aero Club of America ha hecho una oferta de un trofeo panamericano de aviación de \$ 10,000 a competir por los representantes de los diferentes países, cuyo primer certamen se realizará en Río de Janeiro. El club ha elegido a Alberto Santos-Dumont como su representante en el encuentro de Chile, y el destacado aviador ya está de camino.

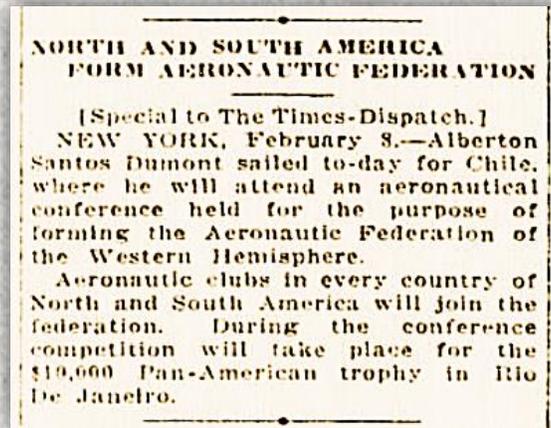
La organización, si se lleva a cabo con éxito, significaría un gran impulso para la aeronáutica en el hemisferio occidental.

Al discutir esto, Henry Woodhouse, presidente del Aero Club, dice: Se espera que la cooperación de los ingenieros aeronáuticos de cada país resulte en importantes avances científicos. Hay problemas de ingeniería por resolver tan enormes como los resueltos por Goethals, McAdoo y otros maestros facturadores; las cuestiones jurídicas y legales debían decidirse tan tremendamente difíciles como cualquier Gladstone desearía; posibilidades para el desarrollo de las relaciones internacionales mayores que nunca ha concebido problemas de transporte a resolver mediante la aplicación de aviones tan maravillosos como cualquier economista pudiera desear; oportunidades para ganar distinción lo suficientemente espléndida para satisfacer, a la persona más ambiciosa. Con la inclusión de delegados militares será posible desarrollar una perfecta cooperación y coordinación de los recursos aeronáuticos que serán de sumo valor para el mantenimiento de la doctrina Monroe y la protección de los continentes americanos desde el exterior.

"Indudablemente habrá miles de aviones en uso con fines deportivos y comerciales en América del Sur en los próximos años. Tan pronto como haya 10,000 aviones en uso, las naciones americanas estarán en la posición del puercoespín, que gasta sus días en persecuciones pacíficas, sin dañar a nadie, pero siempre está listo para defenderse".

John Barrett, director general de la Unión Panamericana, dice al respecto: "El avión puede convertirse todavía en la influencia física más poderosa para unir a las naciones americanas y hacer de la doctrina Monroe una influencia. No hay otra parte del mundo", donde el avión en su máxima eficiencia pueda lograr más para las comunicaciones que en muchas secciones de América Latina. Tales grandes

porciones de América Central y del Sur se caracterizan por cadenas montañosas escarpadas y una vasta área de selva que deben pasar muchos años antes de que la construcción del ferrocarril pueda "dominar las dificultades que presentan estas condiciones físicas".



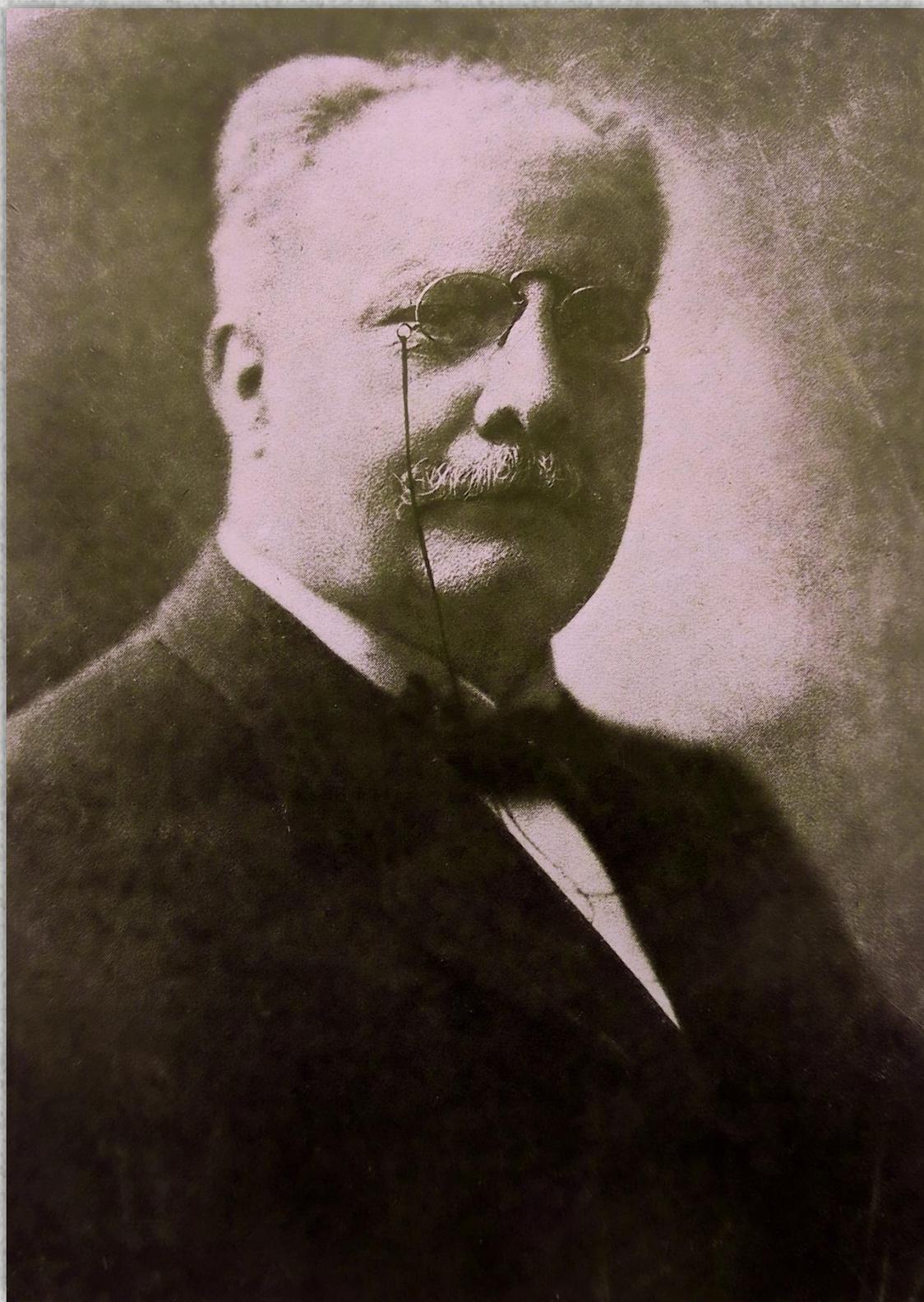
Nota que informara el zarpe de Alberto Santos Dumont, desde Nueva York con rumbo a Chile. Richmond Times-Dispatch, miércoles 9 de febrero de 1916, página 9.

En el Brasil, una interesante nota publicada el 26 de febrero en el Diario Ilustrado de Río de Janeiro (RJ), daba cuenta de la opinión del presidente del Aero Club Brasileño, el industrial y deportista, Comendador Gregório Garcia Seabra, sobre la participación en el Primer Congreso Aeronáutico Sudamericano, comentaba la participación de uno de los directores de esa corporación, el teniente piloto Bento Ribeiro Filho junto a otros dos distinguidos oficiales del Ejército. Agrega además, que después de haber nominado a Ribeiro, se enteraron que su compatriota Santos Dumont, quien se encontraba en los Estados Unidos, ya había aceptado acudir a Chile en representación del Aero Club de América, razón por la cual ya no podría representar al Aero Club de Brasil.

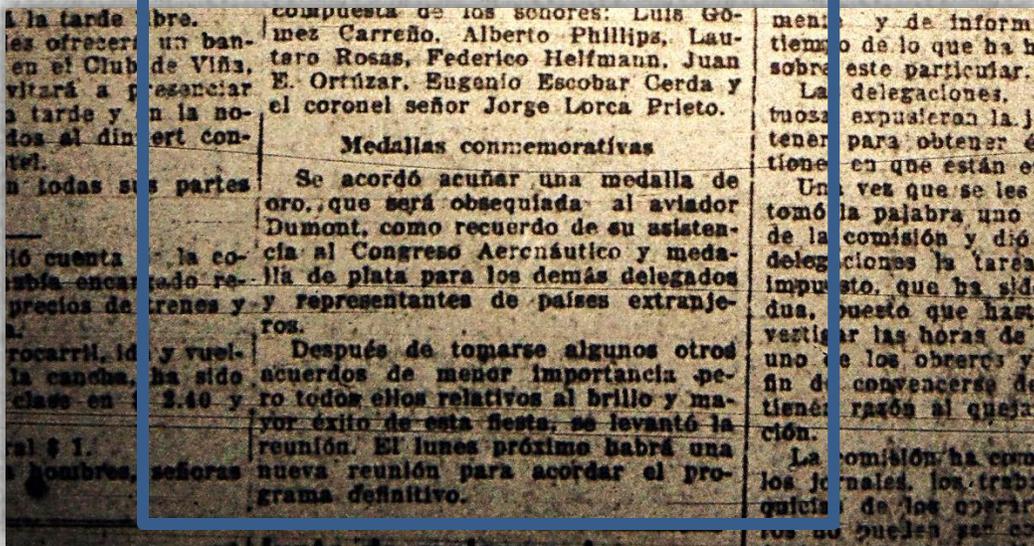
El día 28, El Mercurio de Valparaíso anunciaba una nueva reunión en aquella ciudad, donde además de informarse de algunos ajustes al programa de actividades y festejos, se comentaron algunas novedades tales como la intención de creación de un Aero Club porteño, cuyos estatutos serían enviados desde Santiago por el secretario del Aero Club de Chile, señor Juan Agustín Maluenda, además de la confección de medallas conmemorativas de plata para ser otorgadas a los delegados y otros representantes de las naciones extranjeras.



Diario Ilustrado de Río de Janeiro (RJ).



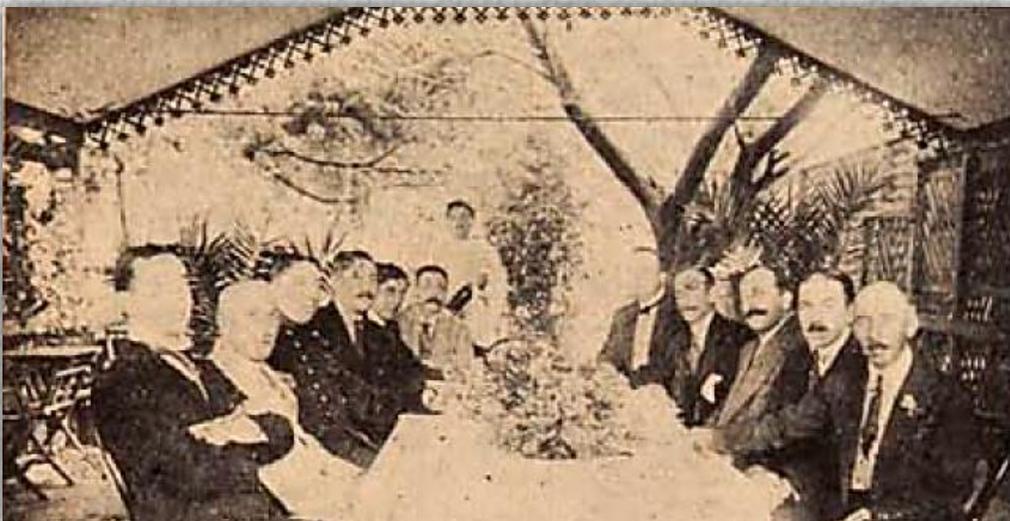
*Comendador Gregório Garcia Seabra.
Presidente del Aero Club de Brasil (Entre 1915-1917).*



Recorte donde se da cuenta de una única medalla especial en oro, destinada para Alberto Santos Dumont. El Mercurio de Valparaíso. 28 de febrero de 1916.

Tal como se ha indicado, día a día aumentaba la información de la prensa nacional. El interés por la recepción que se preparaba al ilustre brasilero Alberto Santos Dumont, que llegaría próximamente a Valparaíso, era comunicado telegráficamente por cada puerto chileno. En la recalada en Arica, se le invitó a bajar a tierra, visitando la ciudad, donde fue debidamente agasajado por las autoridades.

Luego en Antofagasta, se le preparó una entusiasta recepción en la hoy desaparecida Quinta Casale⁹, donde fue saludado en nombre del Aero Club de Chile, por el doctor Ricardo Meza Torres comisionado especialmente por esa institución.



Asistentes a la manifestación ofrecida en Antofagasta por el doctor Ricardo Meza Torres al ingeniero Santos Dumont.

⁹ La afamada Quinta Casale, fue un importante lugar de reunión social en la vida de Antofagasta, Chile.

Análogamente, el 29 de febrero de 1916, se recibía un nuevo telegrama del Perú confirmando que los asistentes a la Conferencia serían los señores Ricardo Colmenares Olivar, Cónsul General del Perú en Chile; Ricardo Walter Stubbs Moncloa¹⁰, Secretario del Aero Club peruano y el Capitán de Ejército de esa nación, Juan O'Connor Guevara, piloto aviador. Estos dos últimos, no llegarían a Santiago hasta empezado el Congreso.

Ese mismo martes 29 de febrero, en Viña del Mar se daba a conocer que en la reunión del día anterior en la Intendencia de Valparaíso y con numerosa asistencia, se verificó la tercera reunión de la comisión encargada de secundar la labor del Aero Club en esa costera localidad.

También se acordaba, la generosa acogida que prestaría el comercio para la donación de premios y dinero para la adquisición de un futuro hidroplano para la Armada de Chile.

Se esbozó además, el programa de festejos, quedando más o menos como sigue, pues faltaban aún algunos números que agregar.

“Viernes 10.- Recepción de las delegaciones extranjeras y miembros del Aero Club, quienes se hospedarán en el Gran Hotel de Viña del Mar.

Sábado 11.- En la mañana, partida de la carrera en aeroplanos del Sporting Club a la Escuela Naval, visita a Viña del Mar y Valparaíso, para lo cual se dispondrá de los automóviles necesarios y almuerzo de 100 cubiertos, ofrecido por la comisión en la terraza del Sporting Club. En la tarde se realizará el gran concurso de aviación.

Domingo 12.- Almuerzo en el Club de Viña del Mar, carreras en el Sporting Club, dinner concert y baile en el Gran Hotel.

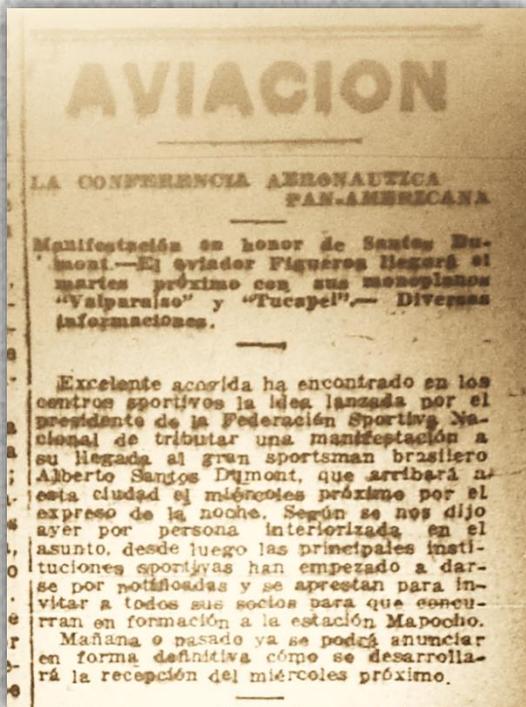
Lunes 13.- Regreso a Santiago. Para recibir a Santos Dumont que llegará mañana a Valparaíso en el vapor Huasco, quedaron designados los señores almirantes Gómez Carreño, Simpson, Valenzuela; capitán de navío, señor Soublette, capitán de fragata señor Rosas, capitanes de Ferrari y Caballero, y los señores Federico Helfmann, Aníbal Las Casas y Luis Blanco, a quienes se agregará los miembros que designe el Aero Club y que concurrirán especialmente desde Santiago”.



Club Viña del Mar, 1916.

Mientras que el viernes 3 de marzo, Paraguay también confirmaba su participación; dos días más tarde, se recibía una nota de Bolivia confirmando que el Embajador Claudio Pinilla Vargas de ese país en Chile, concurriría al acto.

¹⁰ Ricardo W. STUBBS, periodista y reconocido escritor peruano. Fundador del Aero Club del Perú, miembro del Círculo de Periodistas, profesor de la Universidad Católica y organizador de los primeros juegos olímpicos del Perú ese mismo año de 1916.



Recortes de diarios El Mercurio de Santiago y Valparaíso respectivamente, donde se registran algunas de las actividades, manifestaciones y agasajos planificados para Santos Dumont y este Congreso.

Alberto Santos Dumont arriba a Valparaíso y posteriormente se dirige a Santiago

Tras las enormes expectativas que casi a diario creaba la prensa, el miércoles 1° de marzo de 1916, arribaba finalmente al puerto de Valparaíso el barco donde venía *el insigne pionero*.

Este ilustre invitado sería entusiastamente recibido por una delegación integrada por algunas autoridades civiles y militares y miembros del Aero Club de Chile, los que concurrirían inicialmente a bordo de la motonave de la C.S.A.V. *M.N. Huasco*, para presentarle al insigne inventor, los saludos oficiales del gobierno y pueblo de Chile. Tan pronto como el vapor había entrado a la bahía, no tardaron en sonar las sirenas de diferentes vapores surtos en el puerto, al mismo tiempo que dos lanchas de la Gobernación marítima partieron a encontrar la nave.



Vista del Valparaíso contemporáneo a la visita de Alberto Santos Dumont. Aparecen los edificios de la Comandancia de Marina e Intendencia, Monumento a la Marina Nacional (Plaza Sotomayor) y el antiguo muelle Prat.

En ellas se embarcaron el Cónsul del Brasil Sr. Souza; el Contraalmirante Florencio Guzmán Cortés; el Capitán de Navío Salustio Valdés C.; los comandantes Lautaro Rosas y Luis Caballero; los delegados del Aero Club de Chile, Coronel Pedro Pablo Dartnell, Alberto Mackenna y Armando Venegas; los miembros del comité de Valparaíso, señores Eugenio Escobar Cerda, Alberto Phillips, Luis Blanco, Aníbal Las Casas, Federico Helfmann, Clodomiro Figueroa, Federico Baraona Walton y representantes de los diarios y revistas nacionales.



Alberto Santos Dumont junto al Cónsul del Brasil Sr. Souza y el Coronel Dartnell a bordo del "Huasco".



Sentados adelante: Coronel Pedro Dartnell Encina; Alberto Santos Dumont y el Contraalmirante Florencio Guzmán Cortés rodeados de algunos integrantes del Aero Club, de la Escuela de Aeronáutica Militar y otras personas que lo salieron a encontrar a bordo del vapor "Huasco".

Al desembarcar, el numeroso público que se había congregado en el puerto, prorrumpía con entusiastas aplausos al ilustre visitante mientras que la banda instrumental del Regimiento Maipo, de guarnición en esa ciudad, interpretaba el himno del Brasil. Al respecto nos agrega una nota de El Mercurio: "Las escenas de entusiasmo a que dio lugar el descenso del celeberrimo aeronauta no son para describirlas; la inmensa multitud todo lo atropelló por contemplarlo de cerca; hubo momentos en que el ilustre brasilero no podía caminar, pues todos le impedían su paso para saludarlo y ofrecerle manifestaciones entusiastas."



Santos Dumont a su llegada al muelle de Valparaíso. (Archivo revista Sucesos).



El aviador llegando al Círculo Naval tras desembarcar, acompañado del Contraalmirante Florencio Guzmán Cortés, Capitán de Navío Salustio Valdés Cortés y el Capitán de Corbeta Aníbal Las Casas Soto, secretario de la Intendencia.

Tras la afectuosa y multitudinaria recepción en el puerto, fue invitado para asistir al Círculo Naval¹¹, donde era esperado por el presidente de dicha institución, capitán de navío cirujano Alberto Adiazola Azuero y numerosos miembros de la Armada y del Ejército, para ofrecerle una recepción en el Salón de Honor.

¹¹ El Círculo Naval, actual "Club Naval" de Valparaíso, funcionaba en la calle O'Higgins N° 29.



Asistentes a la recepción efectuada en el Círculo Naval en honor de Alberto Santos Dumont en Valparaíso.



Santos Dumont llega a Valparaíso. Fotografía durante la recepción en el inmueble del entonces "Círculo Naval" (entidad antecesora del actual Club Naval de Valparaíso). El Mercurio de Valparaíso, jueves 2 de marzo de 1916.

Al respecto, el diario El Mercurio de Valparaíso del día siguiente a la llegada del célebre aviador, publicaba en detalle algunos de los conceptuosos términos con que la Armada y las autoridades de la ciudad recibieran al distinguido visitante. Hoy, a más de cien años de su histórica primera visita a Chile, siguen presentes en nuestros corazones, los mismos sentimientos que el Capitán de Fragata

Lautaro Rosas Andrade ofreciera como justa bienvenida a Santos Dumont y que transcribo a continuación, como imperecedero recuerdo:

“Señores, siendo niños aún, oíamos embelesados de boca de nuestros padres aquel hermoso episodio de la mitología helénica. Ícaro, el hijo del arquitecto que construyó el laberinto de Creta, deseando huir de la isla, construyó un par de alas y emprendió el vuelo hacia el cielo; pero habiéndose acercado al sol, se fundieron sus alas y el hijo de Dédalo cayó al mar.

Pero nunca pensamos que íbamos a vivir lo suficiente para ver realizada la fábula que de niños oíamos a nuestros padres; ni tampoco creíamos que en un día como hoy; íbamos a tener la suerte de estrechar la mano del hombre que ejecutara tal hazaña, sin que sus alas se fundiesen como las del héroe mitológico, llenando, al contrario, de gloria al Brasil y a toda la América.

Por feliz y singular coincidencia, el 18 de septiembre de 1898, aniversario inolvidable para los chilenos, porque en ese día nuestra patria tendió sus alas a la libertad, Santos Dumont, el Ícaro vencedor del progreso moderno, se elevaba en límpido cielo del Jardín de Aclimatación de París con un pequeño dirigible de 180 metros cúbicos que fue el precursor de la conquista definitiva del aire; el genio del hombre venció a los elementos.

Los contratiempos y accidentes no aminoraron nunca la fe y la audacia de este genial obrero del progreso, y así en 1912, lo vemos ganar el premio Deutsch, atravesando victorioso ante una multitud delirante de entusiasmo, en media hora la distancia del Aero Club a la Torre Eiffel.

La gloria del Ícaro moderno resonó por todo el mundo y desde aquel día el nombre de Santos Dumont quedó escrito en primer término en el libro de oro de la navegación aérea.

Esta conquista del hombre ha hecho desaparecer las barreras materiales que separan los países y un día llegará en que se confundirán en un mismo horizonte las fronteras morales de todos los pueblos.

Mensajero de paz y del progreso de vuestra patria, a la cual nos ligan tantos vínculos de histórico afecto le debe al Círculo Naval la fortuna de ser el primer hogar, que al pisar tierra chilena, os brinda su hospitalidad.

Señor Santos Dumont, los directores de esta casa os dan la bienvenida.”

A continuación, le tocó el turno al coronel Dartnell, quien en nombre del Aero Club de Chile, esbozó rápidamente la importancia que tenía la presencia del precursor de la aviación en la celebración de uno de los eventos más importantes del continente por aquellos días, la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana.

Finalizada la suntuosa recepción, los delegados en compañía de Santos Dumont, recorrieron la ciudad en varios automóviles.

A continuación, los miembros del Comité de Valparaíso lo llevaron a visitar Viña del Mar admirando las principales avenidas de la ciudad, el fundo naval de Las Salinas, el Valparaíso Sporting Club finalizando en el Club de Viña del Mar, donde se le agasajó con una nueva manifestación social y compartió con algunas familias y amigos chilenas que conoció en Europa, entre ellos, los señores

Ramón Barros Luco, Carlos Edwards Mac Clure y señora, Emiliano Bordalí Humeres y Antonio Subercaseaux Ovalle.



*Santos Dumont acompañado del Contraalmirante Florencio Guzmán recorren Viña del Mar.
(Fuente: Semanario Sucesos – marzo de 1916)*

Después de recibir numerosas atenciones en Valparaíso y Viña del Mar, acompañado de los delegados del Aero Club de Chile, continuó viaje a Santiago por el expreso de la tarde junto al coronel Dartnell, Armando Venegas, Jorge Andrés Guerra y los señores Alberto Mackenna y Antonio Subercaseaux.

Aprovechando la detención del ferrocarril en La Calera, Dumont fue también objeto de una cariñosa manifestación ciudadana. Continuando la ruta, en la ciudad de Llay-Llay, fue saludado don Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile, quien se encontraba esperándolo para acompañarlo hasta la estación Mapocho en Santiago.



Estación Mapocho de los FF. CC. Santiago

N.º 104 Foto Cood, - Serena

Vista externa de la estación Mapocho. Santiago, 1916.



Estación Mapocho 392 X

Vista interior de la Estación Mapocho.

Cerca de las 11.30 de la noche, un especial y profundo pitazo de la locomotora, anunciaba el feliz arribo del distinguido visitante a la Estación Mapocho de la capital. Aquí, una multitud no inferior a unas cinco mil personas¹² se había aglomerado para poder verlo y aclamarlo, mientras que los sones marciales de la banda regimental del “Buin”, festejaban la llegada del ilustre “Padre de la Aviación”. Tal fue el revuelo, que hubo momentos en que la gente se atropellaba para saludarlo.

Minutos más tarde y luego de salir de la estación, la comitiva se trasladó en tres autos dispuestos para acompañar a Santos Dumont hasta el Gran Hotel, donde se le tenía reservado un departamento y lo esperaban además de la directiva y socios del Aero Club, autoridades, cuerpo diplomático e integrantes de otras delegaciones que asistirían a la Conferencia.



El célebre inventor, constructor y aviador brasileiro, ingeniero Alberto Santos Dumont a su arribo al Gran Hotel de Santiago, acompañado por el Secretario de la Embajada del Brasil, Luís Gurgel do Amaral y Bento Ribeiro; algunos directores del Aero Club y aviadores chilenos.

Pocos minutos tras haber arribado al hotel y ser saludado oficialmente por quienes lo esperaban. en la calle, los sones de la banda del Regimiento Maipo se dejaban nuevamente escuchar. Santos Dumont y los presentes salieron a escuchar y grande fue su sorpresa, cuando vieron que se trataba de un desfile que realizaban una serie de organizaciones sociales y deportivas.

Presenciando desde los balcones el imponente honor que se le prodigaba, se veía pasar vistosos estandartes encabezando las delegaciones de los Excursionistas Pirineos; la Federación Sportiva Nacional; Asociación Atlética de Santiago; Centro Colón Sportivo Chile; Centenario y Latorre; la Unión Ciclista de Chile con sus bicicletas adornadas e iluminadas y cerraban el homenaje, los Boy Scouts de Chile.

¹² El Mercurio, jueves 2 de marzo de 1916.

Santos Dumont, visiblemente emocionado no paraba de agradecer estos impresionantes gestos de cariño y reconocimiento. El director Jorge Andrés Guerra le manifestó¹³ *“el placer con que el país entero y especialmente el Aero Club de Chile, recibía en su seno a tan distinguido huésped iniciador de la aviación mundial y la más pura de las glorias americanas.”* Agregaba más adelante en la misma nota de prensa, *“... que la entusiasta manifestación de que había sido objeto a su llegada, desbordante de regocijo y de cariño, no era sino un reflejo del entusiasmo y de la admiración que todo el corazón de un pueblo sentía hacia su simpática persona, y hacia su noble y gran país. Eran las palpitaciones el alma nacional.”* Santos Dumont contestó con un elocuente discurso de saludo al Aero Club en su nombre y en el del Aero Club de Norte América, al cual representaba por expresa petición del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica. Instantes después se retiraba a sus habitaciones a descansar.

Al día siguiente, fue visitado por algunos miembros del Aero Club, quienes lo llevaron a recorrer la ciudad en automóvil, visitando el cerro Santa Lucía, paseo cuya belleza admiró con entusiasmo; el Museo de Bellas Artes, donde el señor Alberto Mackenna Subercaseaux como miembro de la comisión Bellas Artes, hizo lo honores de la casa; y por último recorrieron los barrios de Santiago terminando con un almuerzo privado en la Quinta Normal. A eso de las 4.30 de la tarde, acompañado de su amigo Armando Venegas, quien era el Secretario del Aero Club, fueron a visitar al señor Embajador del Brasil, don Luiz Rodríguez de Lorena Ferreira con quien compartieron parte de la jornada, tomando el té.

Más tarde fueron a visitar los salones del Aero Club, donde Santos Dumont compartió con muchos de sus integrantes. De aquí salieron nuevamente a visitar el Parque Cousiño y ahí, a eso de las 19.00 horas acudieron al Club Militar donde les esperaba una recepción.

Por la noche, Santos Dumont ofreció una comida a los integrantes del directorio y algunos socios del Aero Club. Uno de sus distinguidos miembros, el célebre piloto civil don David Fuentes, le ofreció llevarlo en avión al día siguiente, a Viña del Mar, donde podrían permanecer por el fin de semana hasta el día lunes.



Fijada entonces la partida para el viernes 3 de marzo, el raid no pudo llevarse a efecto por haber sido invitado Santos Dumont a la Escuela de Aeronáutica Militar y posteriormente a un almuerzo.

Santos Dumont visita por primera vez la Escuela de Aeronáutica Militar. Lo acompañan entre otros, los tenientes Víctor Contreras, Julio Torres junto a los señores Armando Venegas y Carlos Francisco Borcosque.

¹³ Ibid.



Alberto Santos Dumont junto al Mayor Carlos Lira, entonces director de la Escuela de Aeronáutica Militar.

Por la tarde, y pese que estaba comprometido el realizar un vuelo hacia Valparaíso, este tuvo que ser descartado producto del fuerte viento reinante y de la neblina que se extendía hacia la costa. En cambio, y para satisfacción del ilustre invitado, David Fuentes le ofreció realizar un atractivo vuelo sobre la ciudad de Santiago, durante el cual pudo apreciar las cualidades del piloto, a quien sólo conocía por referencias desde Francia.

Al día siguiente por la mañana, Fuentes y Santos Dumont volarían a Viña del Mar en el monoplano "Talcahuano", despegando a eso de las 8.40 horas desde el aeródromo de Lo Espejo. Un hermoso día de sol favoreció este vuelo de una hora y media, que permitió a Santos Dumont observar la magnificencia de la cordillera de los Andes. Absorto con su contemplación, durante todo el trayecto se dedicó a gozar del espectáculo que presentaba el monte Aconcagua, cubierto de nieve y luego, la de los contrafuertes cordilleranos que eran seguidos a la vista de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.



Santos Dumont y David Fuentes a bordo del monoplano "Talcahuano".

Aterrizados en una de las canchas del Valparaíso Sporting Club, Santos Dumont con *visible satisfacción* se bajó del avión para abrazar y agradecer al experimentado Fuentes, quien le había brindado esta inmejorable experiencia, obsequiándole un retrato con la siguiente dedicatoria: *“Al gran aviador chileno, David Fuentes, como recuerdo de nuestro raid Santiago Viña del Mar.”* Recuerdo A. Santos Dumont”.



Fuentes y Santos Dumont tras su arribo a Viña del Mar.
(Archivo fotográfico MNAE)

Una entrevista realizada al piloto Fuentes en Viña del Mar, nos revela alguna de las sensaciones que produjo este memorable vuelo, en el destacado aviador nacional: *“Pensaba no volver a volar¹⁴; pero me entusiasmó la idea de despedirme de la carrera con un buen vuelo con Santos Dumont. El distinguido aeronauta tuvo la gentileza de aceptar, y aquí nos tienen ustedes. Salimos hoy a las 8.40 horas de Espejo; tomamos Santiago por una punta y subimos a 1.900 metros, para atravesar las altas montañas. El aire no nos molestaba y el aparato se comportaba como de costumbre. Mi pasajero se mostraba encantado del viaje. Tomé rumbo por encima de la cuesta de Zapata, y el camino de Santiago hasta Peñuelas, y luego en dirección a Viña del Mar, por donde pasamos a 700 metros, para aterrizar sin novedad, aquí en el Sporting.”*

¹⁴ Fuentes había confidenciado que ya había vendido su avión al teniente uruguayo Juan Boiso Lanza, y que el piloto uruguayo habría de volarlo durante las pruebas de los días 9 y 16 de marzo que tendrían lugar como parte de las actividades del Primer Congreso Aeronáutico Panamericano.

Tal como antes ya reiterara, la prensa diaria nacional, informaba detalladamente sobre las actividades que involucraban a Santos Dumont, como también las de otras delegaciones que comenzaban a llegar al país y sobre los representantes diplomáticos que confirmaban la presencia de aquellas naciones americanas que no podrían enviar una delegación de aviadores.

La prensa del día lunes 6 de marzo agregaba, particulares antecedentes sobre el arribo de las delegaciones de Argentina y Brasil, quienes habían anunciado su arribo a Santiago para la noche de ese lunes, pero que, debido a una huelga de los operarios de la Maestranza de Ferrocarriles, no tendrían acceso al expreso que conectaba Los Andes con la capital, razón por la cual pernoctarían en esa.

Mientras tanto, algunos de los directores del Aero Club, entre ellos Juan A. Maluenda, Lisandro Santelices, Carlos Francisco Borcosque, David Fuentes, Francisco J. Fierro y Augusto Perrey, se trasladaban a Los Andes durante la tarde de ese lunes para recibir a los integrantes. Al mismo tiempo, se dirigían a Valparaíso don Jorge Matte y Armando Venegas, presidente del Aero Club y secretario general de la conferencia aeronáutica respectivamente, quienes participarían en la última sesión del comité porteño y finiquitar el programa que se desarrollaría en Viña del Mar. Ellos volverían el día martes a Santiago junto a Santos Dumont, para así reunirse en Llay-Llay con las antes mencionadas delegaciones y arribar juntos a Santiago.

Para el martes, el programa capitalino contemplaba la visita de las delegaciones a las autoridades locales y tras ello, un recorrido turístico a la ciudad. Por la tarde, visita a las oficinas de El Mercurio, El Diario Ilustrado y más tarde, una gran función de Gala en el Teatro Municipal. En ella, ocuparon un palco de honor, Alberto Santos Dumont junto a Jorge Matte, quienes al ingresar al Teatro recibieron una calurosa ovación. El espectáculo obedeció a una función especial, que fue muy celebrado por Santos Dumont como también por la mayoría de los distinguidos asistentes.



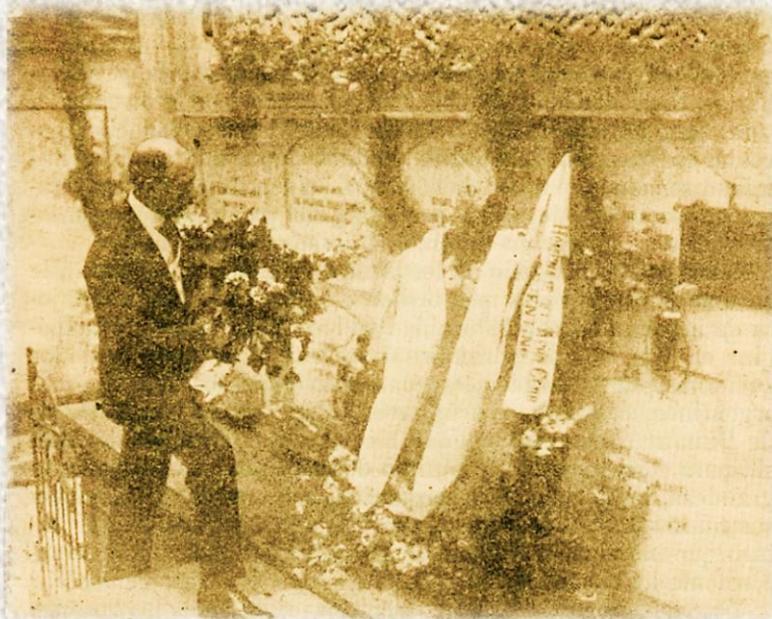
Santos Dumont junto los integrantes de la delegación argentina en el Salón de Honor del diario El Mercurio.

El miércoles, reservaba visitas al Palacio de Bellas Artes, Museo Histórico Militar, Tribunales de Justicia, Congreso Nacional, Instituto de Educación Física y almuerzo en este importante establecimiento.



Palacio de Bellas Artes en Santiago. 1916.

Durante esa mañana, dedicó Santos Dumont un delicado y particular homenaje a los primeros aviadores caídos, quien concurrió en compañía de otros delegados al Cementerio General, depositando algunas flores ante la tumba de algunos de los mártires de la aviación militar y también ante la tumba de Luis Alberto Acevedo, primer aviador mártir civil de Chile.



Santos Dumont visitando el entonces Mausoleo del Ejército en el Cementerio General de Santiago, actual Mausoleo N° 1 de la Fuerza Aérea de Chile, donde se encuentran sepultados algunos precursores de la aeronáutica nacional.

A las 15.00 horas estaba considerada una presentación de la Federación Sportiva Nacional en el Parque Cousiño, más tarde y en el mismo recinto, un Té ofrecido por el directorio del Santiago Lawn Tennis Club.

La Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana

El día jueves 9 de marzo, y tras varios homenajes y visitas, se daría inicio la sesión inaugural de la Primera Conferencia Aeronáutica en el Salón de Honor de la Universidad de Chile. Para Santos Dumont, esa mañana se iniciaba con una visita al Museo de Historia Natural, la que realizaría en compañía de las delegaciones del Brasil y Argentina.

A las 15.00 horas, el invitado principal, Santos Dumont era esperado en el palacio La Moneda, donde sería presentado a S.E. el Presidente de la República don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui.



Terminada la audiencia a la cual asistiera junto al teniente Bento Ribeiro y al embajador Dr. Luiz Rodrigues de Lorena Ferreira, abandonaron La Moneda con dirección a la casa central de la Universidad de Chile, donde a las 16.30 horas y con la asistencia de los ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra y Marina del país, representantes diplomáticos acreditados ante La Moneda, se llevó a cabo la inauguración de este trascendental episodio de la historia aeronáutica panamericana.



Edificio de la Casa Central de la Universidad de Chile, local donde se llevó a cabo la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana.

En ella, se reunieron representantes de los principales países del continente, encontrándose delegados de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Perú, Paraguay, Uruguay y finalmente, como representante del Aeroclub de Nueva York, Estados Unidos de Norteamérica, el Precursor de la Aviación Mundial, el brasilero Alberto Santos-Dumont, la figura más conocida en los albores del siglo donde la aviación era ya una realidad, situación que hacía necesario legislar sobre el espacio aéreo y establecer convenios para el uso de las futuras rutas que surcarían los cielos de América.



Sesión de apertura de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana realizada en el Salón de Honor de la Universidad de Chile. Concurrieron el Ministro de Relaciones Exteriores don Ramón Subercaseaux, Miembro Honorario del Comité organizador; Cornelio Saavedra Montt, Ministro de Guerra y Marina; embajadores de los países participantes; la Directiva del Aero Club de Chile y otras autoridades de Gobierno y de la ciudad.



Santos Dumont junto a algunos de los delegados asistentes a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, en el acto inaugural celebrada en el Salón de Honor de la Universidad de Chile.



Santos Dumont en la lectura de su discurso inaugural, en el Salón de Honor de la Universidad de Chile.

Las delegaciones extranjeras asistentes al magno primer evento aeronáutico panamericano, habían quedado compuestas por:

- ❖ República Argentina.- Ingeniero Alberto Roque Mascías; Teniente Coronel Alejandro Pastor Obligado; Capitán Ángel María Zuloaga; Eduardo Bradley; Teniente Pedro Leandro Zanni y don Manuel Ramos Vivot.
- ❖ República del Brasil.- Teniente Bento Ribeiro Filho.¹⁵
- ❖ República de Bolivia.- Excmo. Señor Claudio Pinilla Vargas
- ❖ República del Ecuador.- Don Miguel Ángel de Icaza Paredes
- ❖ Estados Unidos de Norteamérica.- Don Alberto Santos Dumont
- ❖ República del Uruguay.- Tenientes Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva.
- ❖ República del Paraguay.- Don Roberto Araya Lagos
- ❖ República del Perú.- Don Ricardo Colmenares (Cónsul General del Perú en Valparaíso); y posteriormente los señores Ricardo Walter Stubbs y el Capitán Juan O`Connor G.¹⁶

Asistieron además los señores Embajadores de Argentina, don Carlos F. Gómez; del Brasil, Dr. Luiz Rodrigues de Lorena Ferreira; de Guatemala, don Eduardo Poirier; de Cuba, señor Pérez Cisneros. En lo que era un muy solemne acto, el presidente de la Conferencia, don Jorge Matte, daba por inaugurada las sesiones de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, saludando a los presentes con cálidas palabras, en nombre del Aero Club, de la sociedad chilena y de las instituciones armadas del país.

A continuación, rindió un homenaje a los precursores americanos, entre ellos los hermanos Wright, Jorge Chávez, Jorge A. Newbery y principalmente Santos Dumont. Tras ello, Matte explicó el significado de este encuentro. Al dar término a su brillante discurso de apertura, Jorge Matte propuso que se nombrara presidente honorario de la Conferencia, al precursor de la aviación mundial, ingeniero Santos Dumont, expresando sobre él, los siguientes conceptos: *“Sabio y artista, vidente e innovador, sus miradas son pensamientos”*. La moción de Matte fue unánimemente aceptada, recibiendo prolongados aplausos.

Tan pronto como como el presidente de la Conferencia Aeronáutica Panamericana terminara, Santos Dumont agradeció el honroso nombramiento y luego se refirió a la importancia del evento que los reunía, en las siguientes y señeras palabras¹⁷:

“Señor presidente:

Es un gran honor para mí como representante del Aero Club Norteamericano, poder decir, la admiración y cariño con que es mirado el Aero Club de Chile, en los Estados Unidos del Norte.



Alberto Santos Dumont se dirige a la audiencia.

¹⁵ Teniente Bento Ribeiro Carneiro Monteiro.

¹⁶ Arribaron a Chile a bordo del vapor *Cachapoal*, la tarde recién del miércoles 15 de marzo, trasladándose a Santiago en el expreso de la noche.

¹⁷ El Mercurio de Santiago, viernes 10 de marzo de 1916. Pág.12

Todos ellos saben que vosotros tenéis que volar sobre las altas montañas y cerca del coloso que se llama Cordillera de los Andes. Los aviadores de vuestro país contemplan el más grandioso panorama del mundo entero, pero también sus vuelos son los más peligrosos.

Los norteamericanos son grandes admiradores de la audacia y del sport, y, es por esto que ellos sienten también tanta admiración por el Aero Club de Chile, digo por el Aero Club de los Andes.

Vuestra idea, señor presidente, de fundar una Federación Aeronáutica Panamericana, ha sido recibida en Norteamérica con el más grande entusiasmo.

La navegación aérea está en su infancia, pero está creciendo, como crecen las plantas tropicales. Muy en breve veremos atravesar los mares y los continentes.

Si nosotros no reglamentamos las leyes de la aviación para el porvenir, surgirán, complicaciones internacionales de orden político, militar y diplomático, con su aplicación, que los norteamericanos, que son muy prácticos han recibido vuestra invitación con tanto entusiasmo.

Los países de este hemisferio son de una familia. Hoy día aparecen como miembros de una familia que viven en diferentes casas, sin conocerse.

La paz, la fortaleza y el bienestar de una familia dependen de la asociación íntima, de la simpatía del intercambio de ideas, de la cooperación y amistosa buena voluntad que reine en ella.

Para el mayor desarrollo y poder de estos países, son vitalmente necesarios la mayor asociación, el intercambio de ideas y mejores facilidades para las comunicaciones y relaciones comerciales.

¿Quién sabe cuándo una potencia europea pueda amenazar a un Estado Americano?

Una alianza mejor tejida entre los países sudamericanos y sus vecinos del norte, significaría un poder más grande y más formidable.

He hablado del comercio y la dificultad de su desarrollo, de las mejores facilidades del transporte y comunicaciones y del fomento de las relaciones amistosas. Estoy seguro que los obstáculos presentes de tiempo y distancia serán vencidos.

Las ciudades aisladas de Sudamérica entrarán en contacto con el mundo de hoy día. Los países separados se encontrarán, a pesar de las barreras de montañas, ríos y bosques. Los Estados Unidos y los países de Sudamérica se conocerán de cerca, tan de cerca como se conocen Inglaterra y Francia. La distancia de Santiago a Nueva York, que ahora es de más de 25 días por vapor, será abreviada a un viaje de pocos días. Aniquilados el tiempo y la distancia, las relaciones comerciales, por tanto tiempo postergadas, se desenvolverán espontáneamente. Llegaremos a un contacto más estrecho y seremos más fuertes en los lazos de la comprensión y la amistad.

Todo esto señores, lo hará el aeroplano. No me parece que pasarán muchos años antes que se implanten servicios de aeroplanos entre las grandes ciudades de los Estados Unidos y las capitales de los países sudamericanos.

¿La posibilidad de la navegación aérea entre los Estados Unidos y Sudamérica son meramente una especulación fantástica? Personalmente creo que la navegación aérea será utilizada en el transporte de correspondencia y también de pasajeros entre los dos continentes. Esto ocurrirá talvez, muy luego.

Señores, si el aeroplano se ha revelado tan útil en el transcurso de la actual guerra, cuanto más útil deberá ser en tiempo de paz.

Si la guerra ha servido de incentivo para un desarrollo asombroso en este orden de cosas, cuanto más grande debía ser para los hombres de ciencia y los inventores, el incentivo para desarrollar el aeroplano de manera que pueda servir a las naciones para los progresos del comercio y de las amistosas relaciones internacionales.

En un corto período, de 10 años el aeroplano se ha desarrollado más rápidamente que el automóvil. Con el aeroplano podemos ahora viajar a razón de más de 140 millas por hora.¹⁸

Tanto para los propósitos comerciales como para la comunicación internacional, los ferrocarriles y los automóviles llegan a un punto donde su utilidad termina. Las montañas, los bosques, los ríos se interponen a su avance. Pero el aire, proporciona una vía sin tropiezos al aeroplano; puede viajar sobre las montañas, sobre los bosques y los mares. Puede unir a los continentes. La atmósfera es nuestro océano y en todas partes tenemos puertos.

Con un motor mejorado y con medios eficientes para diseñar la ruta, el aeroplano está destinado indudablemente a figurar como uno de los medios más efectivos en el desarrollo del comercio y la unidad de las naciones, hoy día separadas.

Además del poder que se ganará con una alianza más estrecha de los países sudamericanos entre sí y también con los Estados Unidos, existe otro punto al cual quisiera referirme. Todos los países europeos son viejos enemigos.

Aquí en el Nuevo Mundo todos debemos ser amigos. Deberíamos ser capaces, en caso de peligro, de intimidar a cualquiera potencia europea que contemplara designios belicosos contra cualesquiera de nosotros, no con cañones -de los cuales tenemos tan pocos-, pero sí con la potencia de nuestra unión. En el caso de guerra con cualquiera potencia europea, ni los Estados Unidos ni los grandes países sudamericanos podrían, en las condiciones actuales, proteger, adecuadamente sus extensas costas.

Sería imposible hacer la patrulla de estas costas con una gran flota de mar. Solamente una gran flota de Aeroplanos que viajara a 200 kilómetros por hora podría resguardar estas largas costas. Los aeroplanos vigías, serían capaces de revelar la aproximación de flotas hostiles y así prevenir a sus propios buques de guerra para la acción. Uno de los más poderosos medios de acción protectora estaría al servicio de los Gobiernos de los Estados Unidos y de los diferentes países sudamericanos, con estas escuadrillas de aeroplanos. En caso de guerra, estas flotillas permitirían a los Estados Unidos y a Sudamérica operar como aliados para proteger sus costas. ¿Hablo de una imposibilidad?

La asociación íntima es necesaria para el desarrollo mutuo de la amistad, tanto entre las naciones como entre los seres humanos. Habiendo adquirido una velocidad de cinco a diez veces mayor a la del vapor más rápido, los aeroplanos tan luego como se mejoren los motores, unirán, sin duda a los dos continentes y efectuarán así una alianza indestructible. Con un récord como los de hoy día, de más de 200 kilómetros por hora, creo que en pocos años el aeroplano podrá desarrollar de 300 a 400 kilómetros por hora. Como consecuencia, los distantes sitios quedarán a uno o dos días de Nueva York.

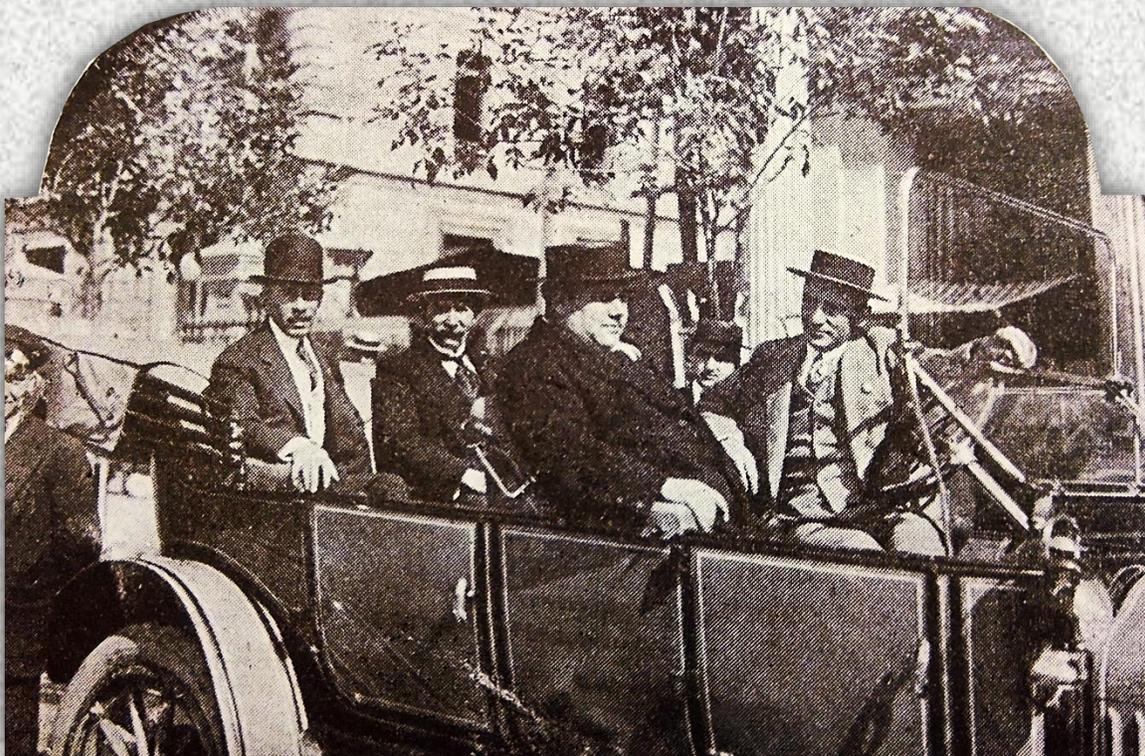
¹⁸ Aproximadamente 225 kilómetros por hora.

Como lo he dicho, hasta el presente el tiempo y la distancia han separado a las Américas. En los tiempos antiguos, cuando no había medios de comunicación entre los pequeños Estados y Tribus de Europa, se fomentaba la enemistad y el odio de raza con guerras que han sobrevivido a los siglos y que, desarrollándose a través de las generaciones, han encontrado su más terrible apogeo en la presente guerra.

Es de esperar que, gracias al aeroplano, la barrera de distancia y falta de comunicaciones entre los Estados Unidos y Sudamérica, que muchas veces pueden transformarse en falta de buen entendimiento, sean dominadas completamente con el resultado que en todo tiempo futuro las naciones del Nuevo Mundo se mantengan en amistad cordial y cooperativa. La falta de comunicación en los tiempos antiguos es la causa base de una Europa desunida y guerrera. Roguemos porque la navegación aérea perpetúe una América unida y amiga.

Señor presidente: Oficialmente, como representante del Aero Club Norteamericano y, de corazón, como hijo del Brasil, tengo el honor de desear un gran éxito al Primer Congreso Aeronáutico Panamericano."

En la misma sesión de apertura se tomó el acuerdo de elegir a las personas que integrarían las diversas comisiones encargadas de informar los temas de la Conferencia, estableciéndose la comisión de estatutos de la Asociación, la comisión jurídica y la comisión científica deportiva. Estos grupos desarrollaron sus trabajos y evacuaron interesantes conclusiones las cuales, una vez aprobadas, fueron puestas de inmediato en vigencia por los países representados en el Congreso.



***Acierto fotográfico publicado en la revista Zig-Zag del 11 de marzo de 1916, donde se ve a Santos Dumont paseando por Santiago acompañado de los socios del Aero Club de Chile, Armando Venegas, Félix Copetta y Agustín Maluenda.
(Gentileza del archivo de la Biblioteca del Museo Histórico Nacional).***

Por la tarde de ese jueves 9 de marzo, otra muy acogedora recepción tuvo lugar en el Club Militar de la capital, esta vez el anfitrión sería el Ministro de Guerra y Marina de Chile, don Cornelio Saavedra Montt.



Recepción en el Club Militar. (Fotografía gentileza del MNAE).

De izquierda a derecha: Sentados, los señores Jorge Matte, Alberto Mascías, Cornelio Saavedra; Alejandro Obligado, Alberto Santos Dumont y el general Aristides Pinto Concha.

Se mencionaba que los intereses de esta conferencia fueron siempre una expresión con carácter de amistad y unión principalmente. Pero no fue menos interesante, que cada uno de sus programas sumara pruebas altamente reguladas para no olvidar sus otros objetivos que contribuirían a demostrar además, otros aspectos como lo eran *“la mejor competencia del piloto”* y las otras a *“la estabilidad del aeroplano, evidenciando la mejor construcción”*.

A modo de referencia, se reproduce el siguiente reglamento general, donde están contenidas las directrices para la ejecución de los dos importantes concursos de aviación.

REGLAMENTO GENERAL

Artículo 1º Todo aviador que desee tomar parte en uno o ambos concursos deberá inscribirse, encontrando para tal objeto en la secretaría del Aero Club los formularios del caso.

Artículo 2º El piloto que en una u otra reunión, deseara establecer algún récord, deberá manifestarlo con la debida anticipación, y sólo podrá hacerlo una vez terminadas las pruebas del programa.

Artículo 3º Al inscribirse le será entregado al aviador su número de orden, el que deberá ser pintado en grandes caracteres negros en el timón de dirección y bajo las alas.

Artículo 4º El mismo aparato puede ser piloteado por dos o más pilotos inscritos.

Artículo 5º Cualquier falta a los reglamentos podrá ser motivo de descalificación de un piloto.

Artículo 6º Las decisiones y fallos de los comisarios son inapelables.

Artículo 7º En ningún caso, ni para ninguna prueba el aviador podrá partir antes de que el comisario le haya hecho la señal convenida. Y, de todas maneras, para evitar posibles errores o peligros, una vez oída o vista esa señal, el aviador deberá a su vez levantar su brazo, único momento en que los mecánicos podrán soltar el aparato.

Artículo 8º Antes de iniciarse las pruebas, los comisarios y aviadores decidirán de común acuerdo la dirección en que van a efectuarse las salidas y los aterrizajes. El aviador que aterrice en sentido contrario en caso de fuerza mayor, podrá ser descalificado, siempre que ello represente un peligro para otro que vaya saliendo en aquel instante.

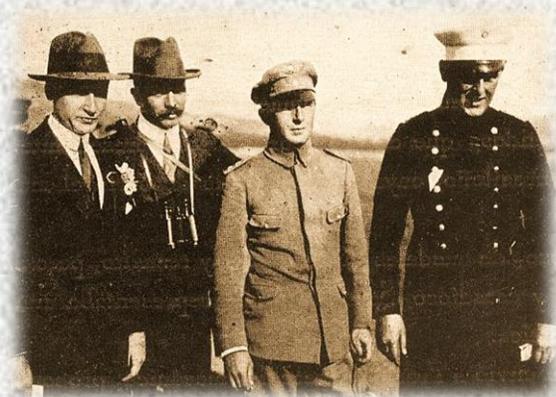
Artículo 9º En el raid triangular El Bosque-Paico-Batuco-El Bosque, se contará el término de la última etapa en el momento en que las ruedas del aparato toquen el suelo, lo que no se hace en Viña por la exigüidad de la cancha, que no permitiría dos aterrizajes simultáneos.

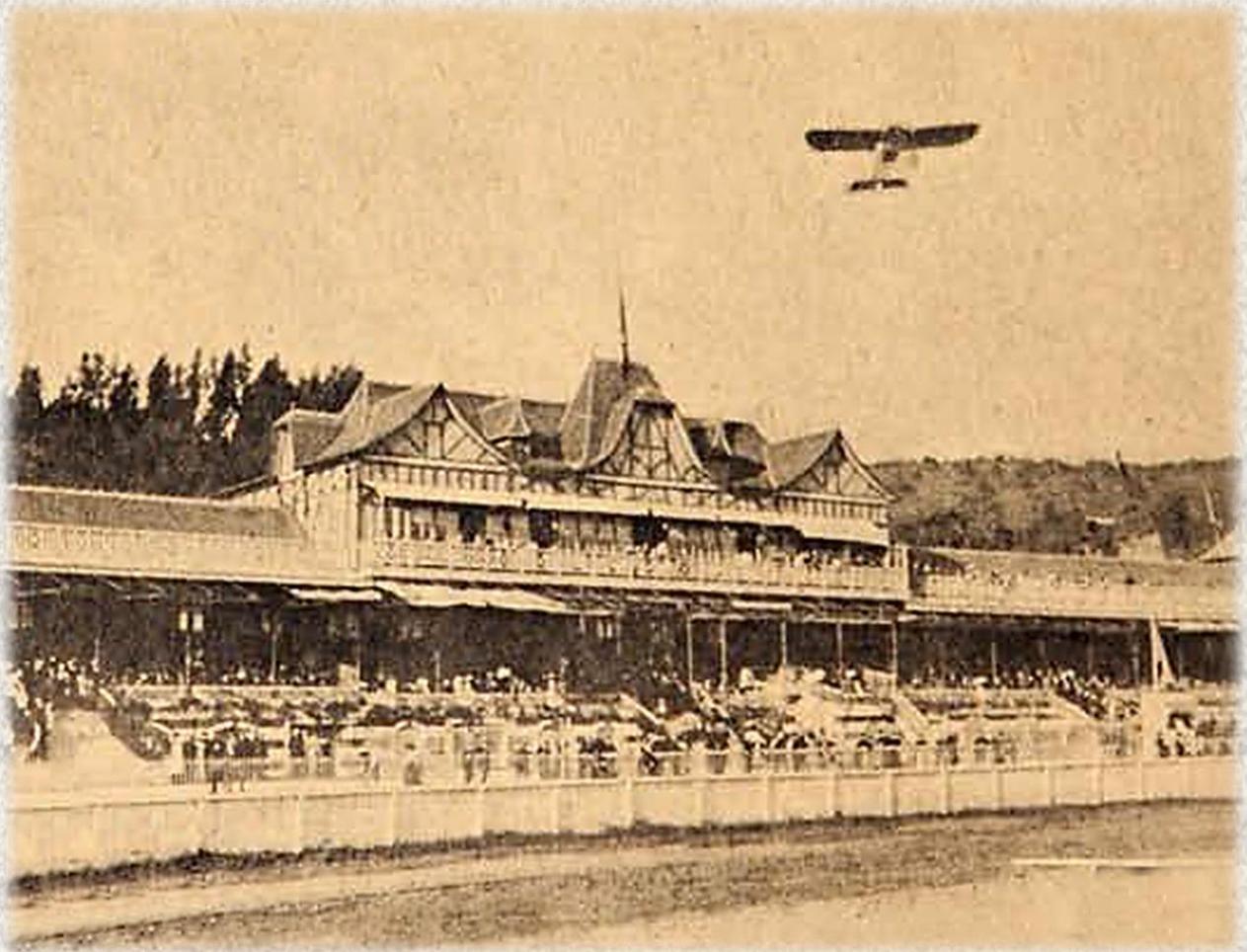
Artículo 10º Oportunamente el Aero Club anunciará el número y monto de los premios.



Como se ha relatado, aparte de las exposiciones y reuniones para llevar a cabo el desarrollo de las tareas encomendadas en las comisiones Jurídica y deportiva científica y de estatutos; dos grandes concursos de aviación estaban planificados para efectuar en las ciudades de Viña del Mar y Santiago.

El primero sería realizado en la tarde del 11 de marzo en el Valparaíso Sporting Club de Viña del Mar.





Vista general del Valparaíso Sporting Club durante el primer Gran Concurso Internacional de Aviación.

Una de las manifestaciones más elocuentes que la sociedad chilena tributó a los señores delegados fue sin duda el almuerzo con que se les festejó en el Valparaíso Sporting Club, el día del Concurso de Aviación, realizado en Viña del Mar.

Las mesas colocadas bajo la sombra de los árboles y artísticas plantaciones del Paddock, fueron ocupadas por más de un centenar de personas, representantes del Gobierno, de la banca, del comercio, del Ejército y la Marina y todo cuanto más distinguido tiene la sociedad. Al servirse el champagne hicieron uso de la palabra el Ministro de Relaciones Exteriores, en nombre del Gobierno, el presidente del Aero Club de Chile, el presidente de la delegación argentina y don Juan E. Ortúzar, en nombre del Valparaíso Sporting Club.

El Ministro de Relaciones Exteriores, don Ramón Subercaseaux Vicuña, se expresó en los siguientes términos:

“Señores,

En nombre del Gobierno, tengo el honor de ofrecer las más sinceras felicitaciones y parabienes a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. Los poderes públicos y la sociedad entera sienten

admiración y calurosa simpatía por los esfuerzos, tanto privados como colectivos que vienen a repetirse aquí en Chile, después de los asombros que el nuevo arte ha producido en Europa y en los Estados Unidos.

Atravesamos, en realidad, un momento de pasmosas novedades e invenciones. Al mismo tiempo se crea el tipo de los barcos sumergibles, las grandes naves aéreas y los aeroplanos se adueñan del espacio y lo dominan, tomándose en medio de él, velocidades y alturas vertiginosas.

El genio de la guerra se apodera en tanto de estos elementos. Si el submarino se desliza y ataca sin ser visto, como un tiburón de acero, la máquina aérea se levanta hasta hacerse también invisible en medio de las luces del cielo y desde allí manda sus rayos mortales. Si dos máquinas se encuentran se embisten sobre las nubes, y caen los girones como en un combate de águilas.

Esa es la guerra. Pero las artes de la paz esperan también la llegada de días gloriosos por medio de tales invenciones. Los hermosísimos vuelos de esta mañana anuncian, en medio de un sereno ambiente de fraternidad, que los pilotos de América se esforzarán, no solo en arriesgarse por la defensa de la Patria, sino también en el aporte de la amistad y del cariño.

Cuando asomen las máquinas voladoras sobre las montañas, como blancas palomas, esperemos una nueva comunicación del pensamiento, dirigida a nosotros desde las playas del Atlántico; cuando veamos levantarse del horizonte del mar, como gaviotas de largas alas, otra máquina imprevista, que se acerca, no temamos; será otro emisario, talvez, de intensión comercial.

Para no equivocarse en el porvenir, más vale que uno se lo imagine todo desde luego. Porque esto, señores, que al ser considerado con la mente es admirable, lo es mucho más, si uno lo mira prácticamente con los propios ojos.

¿A dónde lleva la Providencia al hombre, he debido decirme yo mismo cuando he visto al americano Wilbur Wright lanzar su aparato, que hoy sería mirado como un simple embrión, en demanda de las clásicas montañas de la Sabina en medio de la campiña romana y sobre los acueductos, todavía en uso construidos hacen dos mil años?

Pero muy poco después, tenía delante de mí una sorpresa mayor, Blériot cruzaba de un solo vuelo el Mar de la Mancha.

Renuevo mis votos de simpatía y de estímulo en nombre del Gobierno de la República, y señalando una vez más al ilustre precursor y campeón del aire Santos Dumont, alzo la copa, brindando por el auge de la nueva institución en cuyo nombre aquí nos hemos reunido.”



Ramón Subercaseaux Vicuña.
(Fuente: Biblioteca Nacional de Chile).

Aviadores que tomaron parte en el gran concurso de aviación de Viña del Mar.

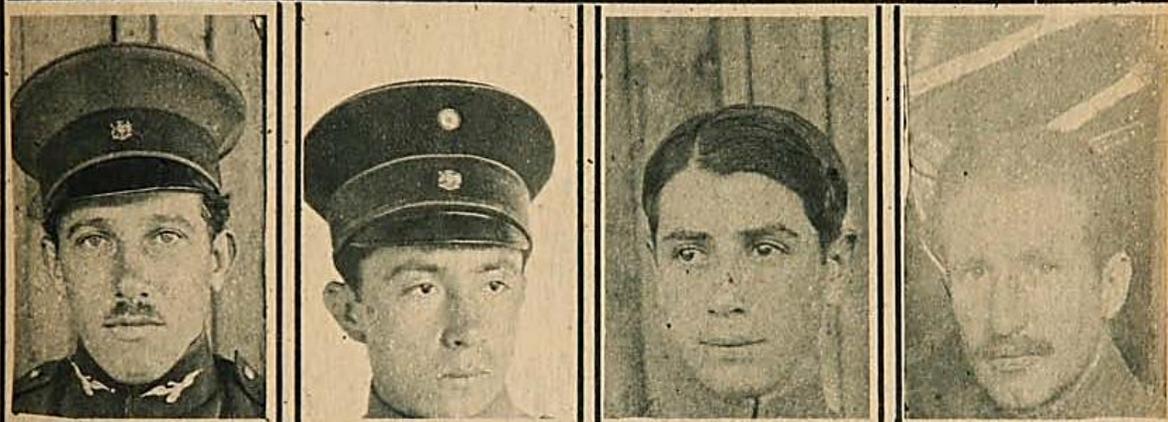


Teniente Saenz Lacueva.

Teniente Darío Aguirre.

Teniente Víctor Contreras.

Vice primero Luis Castro.



Sargento primero Andrés García.

Teniente primero Dagoberto Godoy.

Teniente Brandemberg.

Emilio Castro.



Clodomiro Figueroa.

Carnet de Víctor Contreras.

Eleodoro Rojas.

Teniente Boiso.

*Algunos de los aviadores que participaron en Viña del Mar.
(Fuente: Revista Sucesos).*



*Santos Dumont junto a los otros delegados e integrantes del Aero Club de Chile en Viña del Mar.
(Colección del autor. Fotografías coloreadas).*

1916



*Alberto Santos Dumont junto a otros jurados durante los concursos aeronáuticos en Viña del Mar.
(Fuente: Gentileza del archivo fotográfico del MNAE).*



*Alberto Santos Dumont, Jorge Matte Gormaz y Alberto Roque Mascias en Viña del Mar.
Algunos de los pilotos civiles y militares chilenos y uruguayos que participaron en Viña del Mar.*

Otro de los importantes actos que tuvieron lugar en Viña del Mar por aquellos días, fue la función de gala que se realizó en el Teatro de la Comedia y a la cual asistió una distinguida concurrencia, haciéndose entrega de las medallas conmemorativas que el Aero Club de Chile dedicaba a todos los delegados a la Conferencia y a los pilotos aviadores que tomaron parte en los concursos de Aviación.

Fue en este mismo acto, donde se hizo entrega de la medalla especial de oro destinada a distinguir al ingeniero Alberto Santos Dumont, como recuerdo de su primera visita a Chile.



Algunos de los delegados argentinos y miembros del Aero Club de Chile. Entre ellos se distinguen los señores Ángel María Zuloaga, Alberto Roque Mascias, Eduardo Bradley, David Fuentes, Manuel Ramos Vivot, Carlos Francisco Borcosque, Rafael Maluenda y Armando Venegas, entre otros.

Durante la semana, otras interesantes actividades tendrían lugar en Santiago y sus alrededores. Una de ellas, y que fuera más tarde bastante recordada por muchos de los asistentes, fue el paseo campestre efectuado el martes 14 de marzo a San Juan de Pirque, donde don Alberto Mackenna Subercaseaux les ofreció un excelente almuerzo al aire libre, en los jardines de la tradicional propiedad construida en 1875.



Centenaria casona de San Juan de Pirque.

Todo había sido ornamentado artísticamente con las banderas de los países participantes. El asiento de honor fue ocupado por el festejante, señor Mackenna quien sentó a su diestra al célebre Alberto Santos Dumont y a la siniestra al delegado de Bolivia, Embajador Claudio Pinilla; siguiendo a ambos lados el presidente de la delegación argentina, Alberto Mascías y el del Brasil, Bento Ribeiro; a continuación los representantes del Uruguay, tenientes Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva; luego los señores Eduardo Bradley, Pastor Obligado, Ángel Zuloaga, Pedro Zanni, Manuel Ramos y Rafael Anzorena de Argentina; Félix Copetta, David Fuentes, Emilio Castro, Carlos Borcosque, Raúl García, Rafael Maluenda, David Fuentes, y Augusto Perrey, entre otros.



Vista parcial del céntrico paseo del Cerro Santa Lucía (antiguo Cerro Huelén) en 1916.

Más tarde, a eso de la cuatro de la tarde, y tras agradecer enormemente las finas atenciones recibidas, los asistentes continuaron su camino para visitar el parque de don Francisco Subercaseaux y de ahí, a la residencia de la familia Concha Subercaseaux, -también en Pirque- donde habían sido invitados a tomar el Té.

Durante esta curiosa oportunidad, tuvo la ocasión de conversar con Victoria Subercaseaux de Vicuña Mackenna¹⁹, a quien el señor Santos Dumont, después de haber visitado el paseo Santa Lucía en Santiago, le habría manifestado lo impresionado que se encontraba con la calidad y magnificencia del diseño de transformación urbano con que se integraba el cerro a la ciudad.

Posteriormente, tuvo la gentileza de enviar una fotografía dedicada a la distinguida viuda del genial hombre que transformara el antiguo cerro Huelén de nuestra capital, significativo testimonio gráfico que en la actualidad se conserva en el archivo del Museo “Benjamín Vicuña Mackenna” de Santiago de Chile.

¹⁹ Además de ser la acompañante de su marido en diversos actos políticos y protocolarios, fue su leal asesora y principal apoyo. Murió años más tarde, el 4 de marzo de 1931. Fue enterrada en la ermita del Cerro Santa Lucía, junto con las cenizas de su esposo e hijo Benjamín.

A la S^{ma} Victoria Subercaseaux de Vicuña Mackenna
Homenaje de un grande admirador de
los trabajos de su ilustre esfozo.

A. Santos Dumont



Al día siguiente, los delegados continuaron con las tareas propias de las comisiones y la exposición de los trabajos científicos presentados, acordando, además, postergar la visita a la Escuela de Aeronáutica Militar para el día sábado. Durante la noche, participaron de un interesante Festival de Bandas que tuviera lugar en la Plaza de Armas y posteriormente una recepción en el Palacio Consistorial.

Para la tarde del viernes 17 de marzo, se había también programado en los salones de la Universidad de Chile, el cierre de la Primera Conferencia. Aquí se aprobó el proyecto de estatutos de la Federación Aeronáutica Pan americana, cuyo Presidente Honorario Vitalicio quedó en la distinguida persona de Alberto Santos Dumont.

Como fin primordial de esta entidad se constituyó la unificación de los diversos elementos que trabajaban por la misma causa en el Continente. Se acordó que esta asociación debía ocuparse principalmente de:

- a) Procurar la difusión de los conocimientos de aeronáutica por medio de publicaciones y conferencias y realizar manifestaciones aeronáuticas de toda especie,
- b) Procurar la creación de escuelas destinadas a formar pilotos de aeroplanos, globos y dirigibles,

- c) Establecer en el Continente americano usinas o laboratorios aerotécnicos destinados a la fabricación, ensayos y perfeccionamiento del material aeronáutico,
- d) Contribuir a la formación de mecánicos aviadores y de dirigibles,
- e) Estudiar prácticamente la atmósfera del Continente,
- f) Propiciar el levantamiento de cartas aéreas y topográficas adecuadas al servicio aeronáutico de los diversos países,
- g) Propiciar la construcción de aeródromos y la señalización de campos adecuados para el aterrizaje en los distintos países americanos.
- k) Estudiar todas las materias técnicas prácticas y de organización aérea, comprendiendo la publicación de obras y la redacción de reglamentos y procurar que en las universidades americanas se cree la cátedra de aeronáutica,
- i) Estudiar y examinar el progreso de la navegación aérea en los distintos países.

Tras leer y acordar las conclusiones precedentes, tuvieron lugar algunos “números de música” que contemplaron la participación de los maestros nacionales, señores Aníbal Arcena Infante, Julio Guerra y a unas distinguidas alumnas del Conservatorio de Música.



Vista parcial de la concurrencia asistente al solemne acto de clausura.

Más tarde, como continuación del acto de clausura, tuvo lugar en el Club de La Unión, un banquete de despedida a las delegaciones, donde el distinguido visitante pronunciara uno sus últimas palabras ante los concurrentes de este magno encuentro aeronáutico²⁰.

Es así que con revelador relato dio cuenta de su impresión sobre su visita a Chile: ***“Lucho en este momento con dos sentimientos distintos; el profundo deseo que experimento de manifestar todos mis agradecimientos por las altas y honrosas pruebas de consideración y simpatía que vengo recibiendo desde que puse pie en tierra chilena, y el temor, muy justificado, de traducir tales emociones, pues a tanto no llegan mis facultades de orador. Pensando bien, encuentro mejor***

²⁰ Degenar Drumond, Cosme. *Alberto Santos Dumont. Novas Revelações*. Pág.165. El autor señala que Santos Dumont fue convidado por los demás congresistas para pronunciar el discurso de despedida.

disminuir el número de palabras para realzar el valor de ellas. Así, os pido aceptar en este instante las expresiones de mi íntimo reconocimiento por la bondadosa, gentil y noble manera con que me han distinguido el pueblo y gobierno de esta República hermana, la culta y encantadora sociedad chilena, al igual que todos vosotros, mis compañeros de ideal. Hago votos muy sinceros para el mayor desarrollo de nuestra Federación tan brillantemente inaugurada, y hoy tan acertadamente presidida por el ilustre señor Jorge Matte, y termino saludando con todo respeto, gesto que encierra toda mi gratitud, a este hermoso Chile, país cuyo pasado es un ejemplo de orden y trabajo, y para cuyo porvenir están reservados los más gloriosos días”.



Santos Dumont junto a sus compatriotas Bento Ribeiro y Luís Gurgel do Amaral. Marzo de 1916.

La mañana siguiente, sábado 18 de marzo, y tal como se había acordado en la semana, se realizó una nueva visita a la Escuela de Aeronáutica Militar de Lo Espejo.²¹

Para ello, varios delegados a la Conferencia, tras haber visitado a primera hora el Instituto de Educación Física y Técnica de la Universidad de Chile²², se trasladarían ahora a Lo Espejo, en un tranvía que partió desde la Alameda esquina de Gálvez (actual calle Zenteno), a las 10.30 horas, llegando a los 25 minutos de viaje que demoraba el trayecto.

²¹ A fines del siglo XVIII, la zona que hoy abarcan las comunas de Lo Espejo, La Cisterna, El Bosque y San Bernardo, tenían por propietario a don Pedro Gutiérrez de Espejo, quien dará el nombre a la entonces villa Lo Espejo, en Santiago.

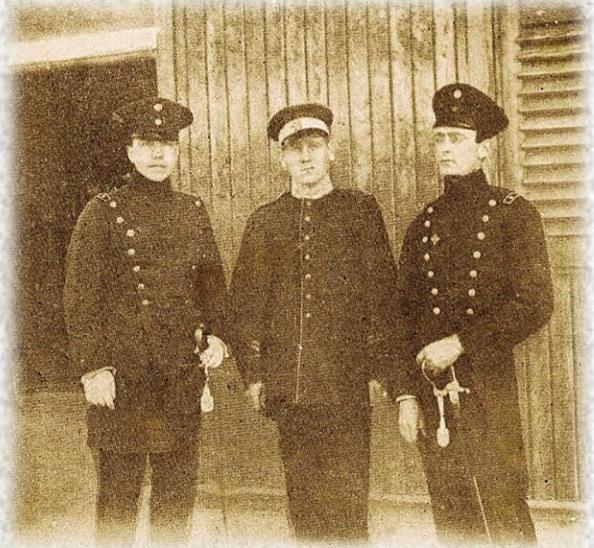
²² El Instituto de Educación Física y Manual, como entonces se llamó, fue creado en marzo de 1906, a iniciativa de un grupo de personalidades entre las que figuraban el Dr. Carlos Fernández Peña, José Alfonso, Carlos Silva Cruz, Manuel Salas Lavaqui, y especialmente, Joaquín Cabezas, a quien se encargó la dirección y organización de este plantel. Cabezas había sido enviado por el Gobierno en 1889 a Suecia, en donde siguió los cursos completos en el prestigioso Instituto Central de Gimnasia de Estocolmo, centro de atracción para cuantos se interesasen por la educación física escolar. La creación de esta corporación, significó un reconocimiento oficial del valor de la Educación Física y Manual en la enseñanza como fue la introducción en el país e Iberoamérica de la gimnasia educativa. En el Instituto de Educación Física, nació la institución de los Boy-Scouts de Chile. Su fundador, junto con el Dr. Alcibiades Vicencio, fue el Director del Instituto, Joaquín Cabezas, y los alumnos del establecimiento fueron los primeros scouts. Era Chile por aquellos días, uno de los países que siguió de cerca esa institución británica y hoy universal. Fundada en Inglaterra por el General Badén Powell en 1908, ya en mayo de 1909, salía de este Instituto, la primera excursión de "scouts". Luego en 1914, se abriría en el Instituto un Gabinete de Kinesiterapia (masoterapia, movilización, reeducación neuromotriz, gimnasia ortopédica y gimnasia médica). Era la primera vez que se implantaba en Chile y en Iberoamérica, esta rama de la terapéutica en un establecimiento del Estado, motivo por el cual la vista de esta institución presentó mucho interés en los delegados asistentes a la Primera Conferencia.

Tras recorrer las instalaciones del establecimiento, pasaron al aeródromo, donde los sargentos Luis Castro y Juan Mansilla, en monoplanos Blériot, y el sargento Luis Verscheure, en un biplano Sánchez Besa, efectuaron algunas evoluciones en honor de los visitantes, llamando justamente la atención por la destreza de que hicieran gala los pilotos.

Momentos después, previa autorización de la superioridad militar, el teniente argentino Pedro Leandro Zanni Senini realizó un vuelo en un Blériot nacional de 80 HP, recibiendo las felicitaciones de todos los presentes.

Las mismas demostraciones recibió en seguida, el capitán Ángel María Zuloaga, quien fue también autorizado para realizar otro vuelo.

En un rasgo espontáneo y generoso, este último oficial argentino se desprendió de su reloj de oro y lo obsequió como un recuerdo al sargento Luis Castro, por haber puesto en marcha el motor del aparato en que Zuloaga, tuvo esta íntima satisfacción de volar por primera vez en Chile.



El sargento aviador Luis Castro acompañando a los aviadores argentinos, capitán Ángel María Zuloaga y el teniente Pedro Zanni, fotografiados tras su primer vuelo en aviones chilenos.



Al centro, conversan animadamente Alberto Santos Dumont y el presidente del Aero Club de Chile, don Jorge Matte G. Los acompañan Aristides Pinto Concha, Pedro Pablo Dartnell, Juan Boiso Lanza, Manuel Ávalos, David Fuentes, Alberto Mascías, Pedro Zanni, Juan O'Connor G. y Adhemar Sáenz Lacueva, entre otros.

Poco después del mediodía, se sirvió un espléndido almuerzo en el casino de oficiales, durante el cual reinó la más franca y cordial camaradería y se escucharon vibrantes discursos del general Arístides Pinto Concha, del Coronel Pedro Pablo Dartnell, del Teniente Coronel argentino Alejandro Obligado y del director de la Escuela, Mayor Carlos Lira Quintanilla.

Luego continuó una reunión en el casino de suboficiales, donde los aviadores argentinos ofrecieron, en nombre del personal de la Escuela de Aviación de El Palomar, a sus camaradas de El Bosque, una estatua representativa de "La Gloria".



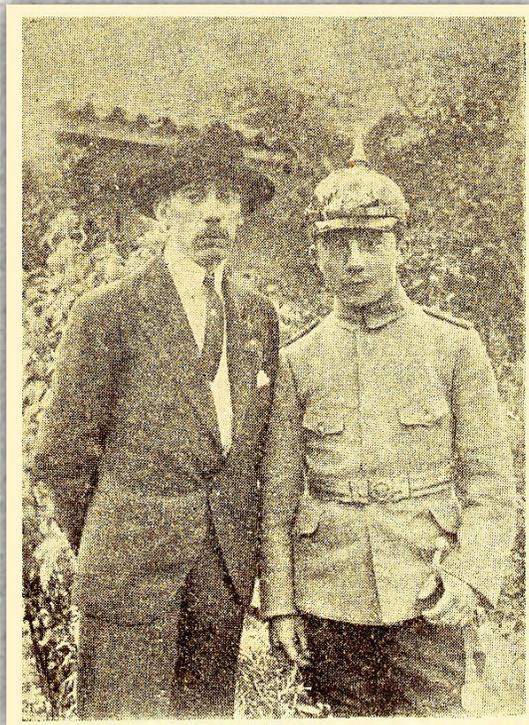
Escultura en mármol representativa de "La Gloria".

El Sargento Primero André Jean García Roland, agradeció este significativo gesto, a nombre de sus compañeros. A continuación, hizo uso de la palabra el ingeniero argentino Alberto Roque Mascías, alabando la labor de los mecánicos y destacando su enorme responsabilidad por tener a cargo el material de vuelo.

En medio de vivas a Argentina, Perú, Uruguay, Brasil y demás países representados en el encuentro panamericano, se dio por terminada la visita, la cual dejó entre los delegados un recuerdo inolvidable por la hospitalidad tradicional de los aviadores militares chilenos.

Innumerables actividades, cubriría este primer encuentro internacional que motivó la llegada a Chile del principal hombre de la aviación mundial. Nuestro país lo homenajeó con vuelos, almuerzos, cenas, conciertos, espectáculos varios y toda clase de regalos, como también agasajos para todos para las otras delegaciones americanas que habían llegado en búsqueda de ese sueño unificador como lo era el concitar un futuro común y esperanzador para nuestras respectivas naciones, centrado en la naciente aviación.

Finalmente, el domingo 19 de marzo se verificó en el Club Hípico de Santiago, el segundo concurso de aviación, evento que alcanzó brillantes caracteres y fue presenciado por el Presidente de la República²³, sus ministros de Estado, representaciones diplomáticas extranjeras, delegados y un selecto y numeroso público, *como jamás había concurrido al recinto de la primera institución hípica de la capital.*²⁴ Lamentablemente y debido a un fuerte viento que comenzó a correr esa mañana, parte de los concursos que consideraba el evento, tuvieron que ser suspendidos, para reanudarse posteriormente el jueves 23 de marzo en El Bosque, donde el triunfador del concurso de aterrizaje de ese día, resultó ser el Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba.



Alberto Santos Dumont junto al posterior ganador del Premio Presidente de la República, teniente Dagoberto Godoy Fuentealba.

²³ El Presidente de la República ofreció un premio, mismo que fuera obtenido por el legendario piloto militar chileno, Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, posterior *vencedor de los Andes*.

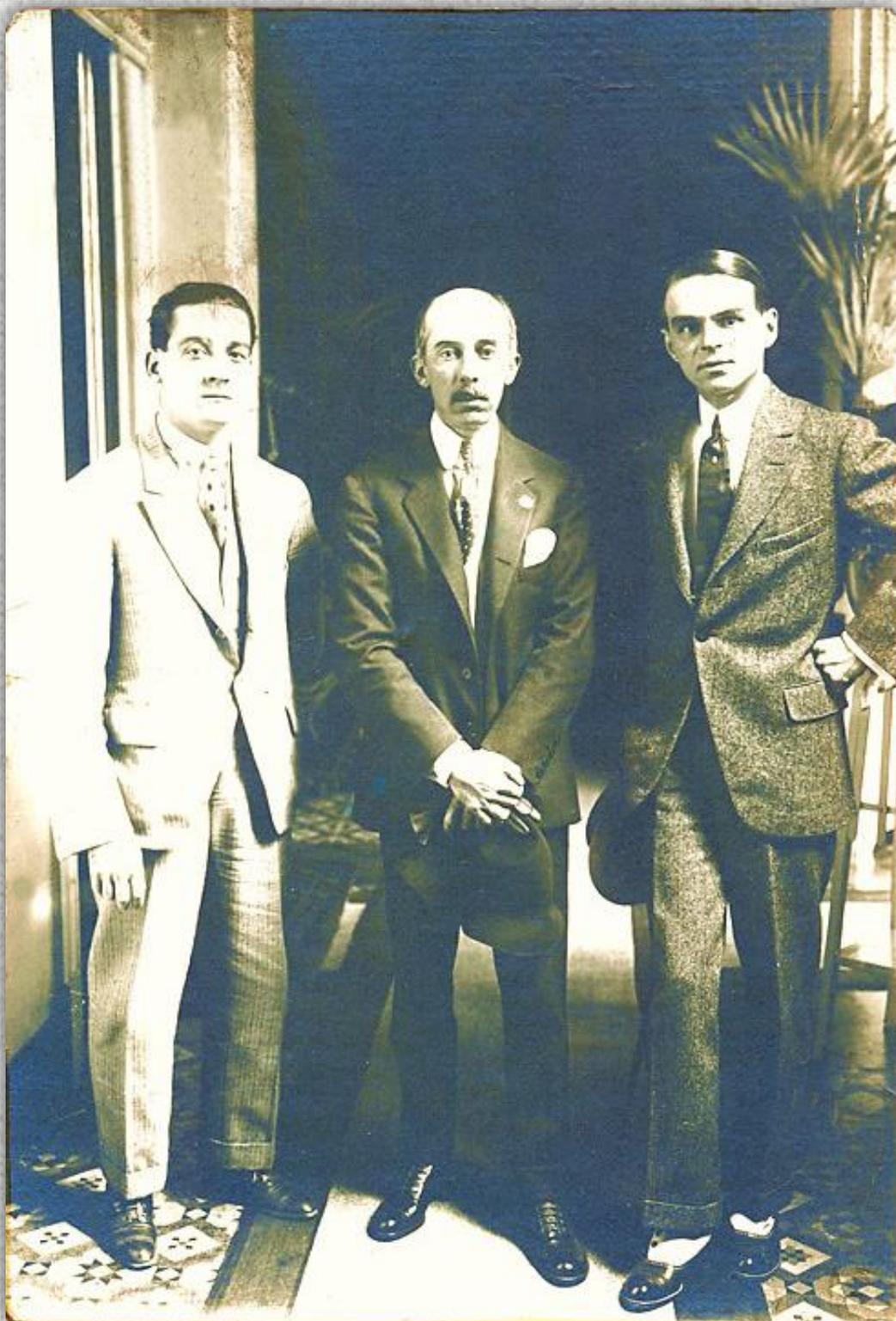
²⁴ Flores Álvarez, Enrique. *Historia Aeronáutica de Chile*. Pág. 242.



Vista general de los aeroplanos en el Club Hípico de Santiago, que tomaron parte en el Gran Concurso de Aviación de marzo de 1916.

Por la tarde de ese domingo, tuvo lugar un banquete de despedida a las delegaciones, realizado en el Club de La Unión de Santiago, donde el distinguido visitante reveló señeras impresiones de su visita a Chile: *“Lucho en este momento con dos sentimientos distintos; el profundo deseo que experimento de manifestar todos mis agradecimientos por las altas y honrosas pruebas de consideración y simpatía que vengo recibiendo desde que puse pie en tierra chilena, y el temor, muy justificado, de traducir tales emociones, pues a tanto no llegan mis facultades de orador. Así, os pido aceptar en este instante las expresiones de mi íntimo reconocimiento por la bondadosa, gentil y noble manera con que me han distinguido el pueblo y el gobierno de esta República hermana, la culta y encantadora sociedad chilena y todos vosotros, mis compañeros de ideal. Termino saludando con todo respeto, saludo que encierra toda mi gratitud a este hermoso Chile, país cuyo pasado es un ejemplo de orden y trabajo y para cuyo porvenir, están reservados los más gloriosos días”.*

*Un Recuerdo de mi
viaje a Chile
(A. Santos-Dumont)*



Los señores Bento Ribeiro, delegado del Aero Club de Brasil; Alberto Santos Dumont, delegado del Aero Club de Norteamérica y Luís Avelino Gurgel do Amaral, Segundo Secretario de la Embajada de Brasil en Chile. Santiago, marzo de 1916. (Fotografía archivo IIHACH).

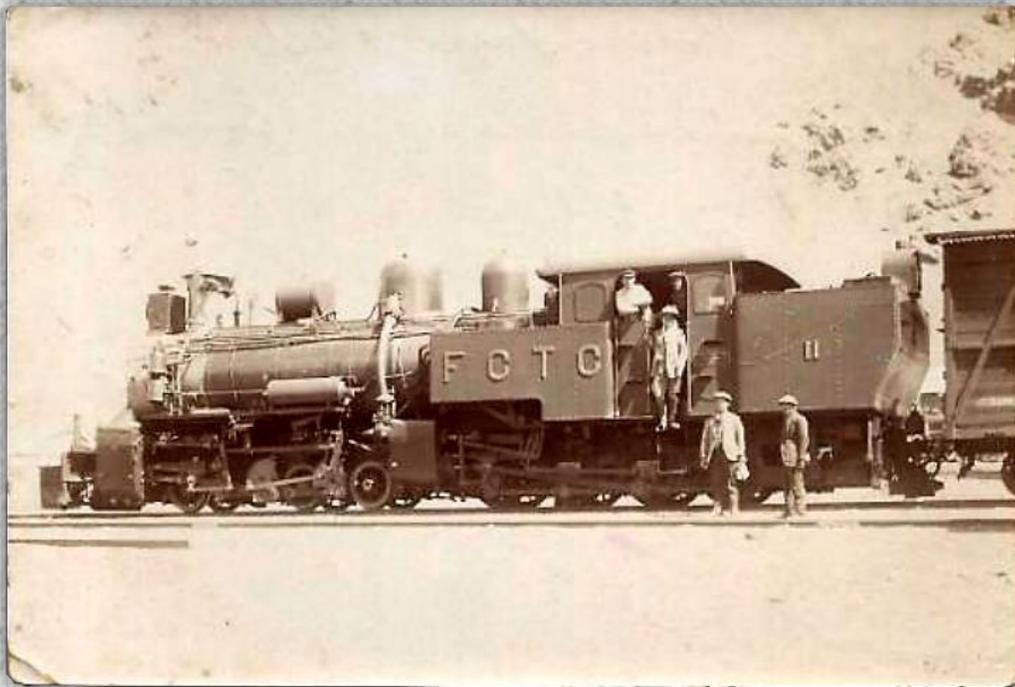


Uno de los precursores del vuelo en globo aerostático nacional, don Carlos Francisco Borcosque Sánchez presente durante la jornada en el Club Hípico, conversa animadamente con el célebre Alberto Santos Dumont.

Después de despedirse del Presidente de la República, de las autoridades del Aero Club y de los numerosos amigos conquistados durante su primera y breve permanencia en Chile, el ilustre aviador Alberto Santos Dumont tomaría el ferrocarril trasandino²⁵, abandonando nuestro país el lunes 20 de

²⁵ Lacoste, Pablo. *El Ferrocarril trasandino*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana (Dibam). 2000. Pág. 77. Hasta 1910, la única forma de transportar cargas y pasajeros entre Argentina y Chile, fuera de la mula, era por mar. De ahí que sea necesario explicar las rutas marítimas para entender las ferroviarias. En efecto, el viaje por vía marítima, se trataba de un viaje extremadamente largo. Para llegar de Buenos Aires al Cabo de Hornos, se necesitaban recorrer 1.535 millas náuticas. Una vez allí había que poner proa al norte y todavía faltaban otras 1.580 para llegar a Valparaíso. El viaje completo entre los dos principales puertos de Argentina y Chile tenía una extensión de 3.115 millas náuticas, equivalentes a 5.607 kilómetros. Para acortar el viaje se podía usar el Estrecho de Magallanes, lo cual reducía la distancia en 300 millas marinas. Pero de todas maneras, el viaje era muy largo y difícilmente podía hacerse en menos de dos semanas. Esta situación parecía bastante paradójica, por tratarse de dos países con más de 5.000 km de frontera. Pero durante siglos, esta ventaja no fue aprovechable. La cordillera de los Andes constituía una barrera formidable, inaccesible para el tránsito de vehículos con ruedas. Cruzar la montaña era una aventura riesgosa, que muchos temían afrontar. Los viajeros que se atrevían a atravesar el macizo,

marzo hacia la Argentina, donde se quedaría por algunas semanas hasta el 13 de abril de 1916, para luego dirigirse en vapor al Brasil, donde permanecería por algunos meses.



Dos vistas del Ferrocarril Trasandino en 1916
(Fuente: <https://www.todocoleccion.net>)

solían narrar sus peripecias mediante relatos muchas veces sombríos y desalentadores. Esta enorme diferencia vino a disminuir, entre 1913 y 1926, el viaje entre la capital de Chile con la de Argentina, a sólo 21 horas de viaje, con diferencia de algunos minutos.



Alberto Santos Dumont, en Mar del Plata, Argentina. A mediados de marzo de 1916.

Su paso por Argentina y la recepción a los aeronautas

Meses más tarde en ese año, Santos Dumont volvería a Buenos Aires el 22 de junio²⁶, a bordo del vapor *S.S. Zeelandia*,²⁷ con la finalidad de poder participar de las fiestas de conmemoración del centenario de la independencia argentina²⁸. Esta vez participaría como representante del entonces Aero Club Brasileiro, institución de la cual era además, su Presidente Honorario.

²⁶ Procedente de Rio de Janeiro, llega Santos Dumont al puerto de Buenos Aires vía Montevideo, donde fue recibido por el Ing. Alberto R. Mascias y otros socios del Aero Club Argentino. (Fuente del Centro de estudios Migratorios Latinoamericanos. Gentileza del Mg. Eloy Martín)

²⁷ El vapor *S.S. Zeelandia* de 7.995 toneladas, de la Koninklijke Hollandsche Lloyd (antigua Zuid-Amerika Lijn), había iniciado sus servicios el 21 de julio de 1910. Tenía amplias dimensiones, una velocidad de servicio de 14 nudos y podía acomodar 27 pasajeros adicionales de primera clase. Los puertos en los cuales hacía escala entre Amsterdam y Buenos Aires eran Boulogne, Plymouth, Coruña, Lisboa, Las Palmas, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Santos y Montevideo.

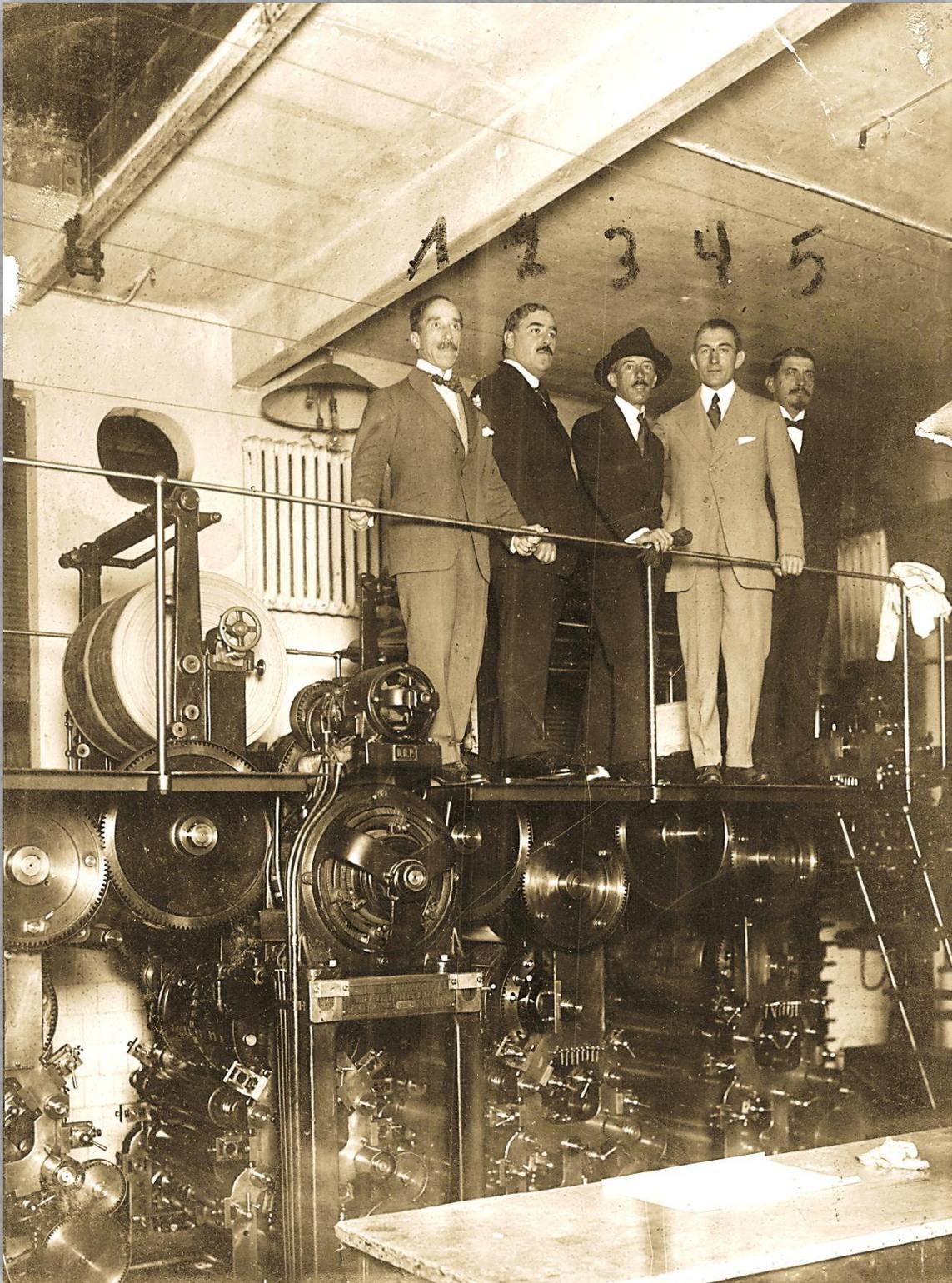
²⁸ Permanecería en esa capital, hasta el 21 de julio de 1916. Fernández Brital, Oscar. *Yo, Santos Dumont, Páginas sueltas de un diario apócrifo*. Ediciones del Candil. Buenos Aires, Argentina. Julio de 2006. Pág. 157.



Santos Dumont durante alguna de las actividades desarrolladas en su visita a la Argentina. Aquí se le fotografió antes de iniciar el vuelo con el Teniente Atilio Esteban Cattáneo. El Palomar, julio de 1916.
(Registro gentileza del señor Eloy Martín)



Teniente Cattáneo lleva como pasajero a Alberto Santos Dumont en un vuelo sobre Buenos Aires en el Farman modelo Escuela Militar de Aviación N° III. 1916
(Registro gentileza del señor Eloy Martín)



Visita de Santos Dumont a la revista Caras y Caretas. Se ven los señores Manuel Ramos Vivot (1), Alberto R. Mascías (2), Alberto Santos Dumont (3), Ernesto Newbery (4) y Severo Vaccaro (5) del directorio de Caras y Caretas. Marzo de 1916²⁹
(Registro gentilmente facilitado por el señor Eloy Martín).

²⁹ Foto Archivo General de la Nación Argentina.

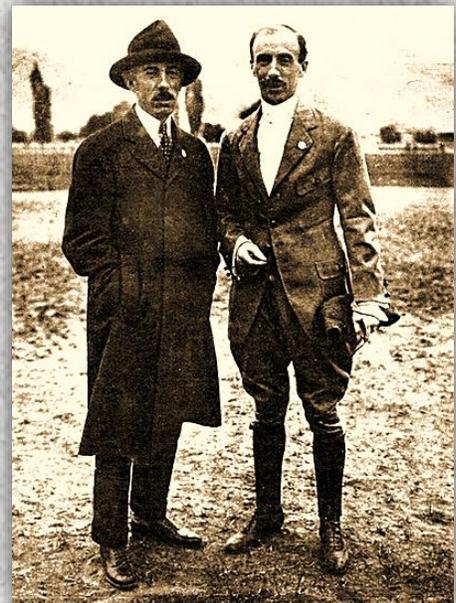
Relevante resultará además señalar que, dos días luego del arribo de Santos Dumont a esa capital trasandina, la prensa llenaba sus páginas con la hazaña cumplida por los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley Hayes y el capitán Ángel María Zuloaga, al cruzar la Cordillera de los Andes desde Chile a la Argentina, en un globo aerostático de 2.200 m³ denominado “Eduardo Newbery”.

Esta conquista se había gestado durante el Primer Congreso Panamericano de Aeronáutica realizado el pasado mes de marzo en Santiago de Chile, donde el propio Santos Dumont fuera distinguido con la presidencia honoraria del crucial encuentro. En Chile, los dos aeronautas argentinos entablaron una estrecha amistad con los integrantes del Aero Club de Chile y con el propio Santos Dumont, circunstancia en la cual el ingeniero brasileño les había advertido del peligro de fracaso que significaría en el uso de hidrógeno fabricado con el método del tratamiento del hierro con ácido sulfúrico en el globo, en especial en alturas como las que debía alcanzar esta aeronave para cruzar las altas cumbres.

Este especial y dedicado consejo brindado por el sabio brasileño, fue uno de los factores que hizo que los aeronautas, lograran finalmente, la fórmula perfecta entre hidrógeno y el gas de alumbrado proporcionado por la Compañía chilena de Gas en Santiago, y con ello, lograr cumplir con éxito la gesta aeronáutica, tres meses después de finalizado el Congreso.

Es por ello que, al enterarse Santos Dumont por la prensa surta en el hotel Plaza, del exitoso cruce de la Cordillera de los Andes, realizado por los aeronautas, a quienes él había alentado en Santiago con su experiencia, se trasladó inmediatamente a la sede del Aero Club Argentino para presentar sus felicitaciones. Cuatro días más tarde, Bradley y Zuloaga arribaban vía ferrocarril a Buenos Aires, donde eran recibidos por una multitud. Desde esa fecha en adelante, Santos Dumont fue también la figura constante en muchas de las recepciones y agasajos brindadas a los heroicos aeronautas.

Al respecto, el inolvidable investigador aeronáutico uruguayo Juan Maruri, nos recuerda en uno de sus trabajos, algo más sobre estos festejos realizados en honor de los victoriosos aeronautas, con estas palabras: *“...el más significativo tuvo lugar en el salón bajo de la Galería Güemes, el 1° de julio y consistió en un banquete ofrecido por importantes personalidades de la vida pública y la aeronáutica de la Argentina, asistiendo más de 200 comensales. La cabecera de la mesa era presidida por el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. José Luis Murature, encontrándose en ella Santos Dumont quien hizo uso de la palabra en tercer lugar, luego que el Dr. Belisario Roldán³⁰, el primer lugar, ofreciera el banquete a los aeronautas con un elocuente discurso que lo finalizó con aquella famosa frase: “yo tengo una cosa aguda que decirles a los astros; ya no son ellos solos los que han visto los Andes desde arriba.”*



Alberto Santos Dumont y Eduardo Bradley.

³⁰ Belisario Roldán (Buenos Aires, 1873 - Alta Gracia, 1922) Poeta, narrador, dramaturgo y orador argentino que perteneció a la última generación romántica de su país. Ingresó a la facultad de Derecho y Ciencias Sociales, pero no ejerció la profesión de abogado dedicándose al periodismo.

Del corazón

Hace unos 20 años atrás o más, recibí de regalo un opúsculo³¹ sobre la vida de Santos Dumont que estaba dedicado a la *juventud del Brasil*, en el encontré un pasaje muy curioso comentando probables romances del aviador. Quizás hoy resulte curioso mencionar de Santos Dumont, que de su primera estadía en Chile, el *Padre de la Aviación*, guardara de entre sus recuerdos una fotografía que lo vincula con Chile, y del cual me gustaría agregar las líneas siguientes.

Se trata de una crónica publicada el 27 de marzo de 1964, en el “Jornal do Comércio” de Recife, donde se hacía referencia a un libro escrito por el diplomático y escritor Luís Gurgel do Amaral³², donde el autor le dedicaba un capítulo a Santos Dumont, y entre otras consideraciones, señalaba que cuando estuvo en Chile en marzo de 1916, este “*solterón empedernido, caballeresco y de apariencia gentil y propia, amoroso por naturaleza, tenía una debilidad por el sexo opuesto*”, se “*habría enamorado*”.

Para mayor testimonio de lo que relata Gurgel do Amaral, se ha conservado en el tiempo, un pequeño porta retrato de quien conociera en Santiago, dedicado al aviador, por la bella joven chilena llamada *Luisa Villagrán Imas*.³³



Señorita Luisa Villagrán Imas.



Este curioso y anecdótico retrato obsequiado³⁴ por la joven, que Santos Dumont atesoró junto sus cosas personales, y al que el Teniente Coronel Fernando Hippolyto da Costa hace referencia, se encuentra hoy, expuesto en la Casa Museo “La Encantada” en Río de Janeiro, acotando Da Costa al final de su nota: “*¿Hasta qué punto la dulce Luisa habría influenciado el corazón del aviador?...*”

³¹ Hippolyto da Costa, Fernando. *Alberto Santos Dumont (El padre de la Aviación)*. Pág. 60.

³² Luís Avelino Gurgel do Amaral nació en Río de Janeiro, entonces capital del Imperio, el 5 de mayo de 1885, hijo de José Avelino Gurgel do Amaral y Eutália de Barros Gurgel do Amaral. Inició su carrera diplomática incorporándose al personal del Ministerio de Relaciones Exteriores en mayo de 1905, convirtiéndose pronto en Tercer Oficial en septiembre de 1909, luego al año siguiente Segundo Oficial en mayo de 1910. De abril a julio de 1912 se desempeñó en Buenos Aires como secretario del embajador Manuel Ferraz de Campos Sales, ex presidente de la República (1898-1902). A su regreso a Río de Janeiro, fue ascendido en mayo de 1913 a Segundo Secretario, permaneciendo en esa ciudad como secretario encargado del ministerio hasta el mes de julio siguiente, cuando fue designado para ocupar un nuevo cargo en Santiago de Chile, por lo que Santos Dumont y él, pudieron compartir en este país durante su primera estadía. Desde abril a septiembre de 1917, desempeñó las funciones de encargado de negocios de Brasil en Chile, alcanzando en el mes de julio de 1918, su ascenso a Primer Secretario de la embajada.

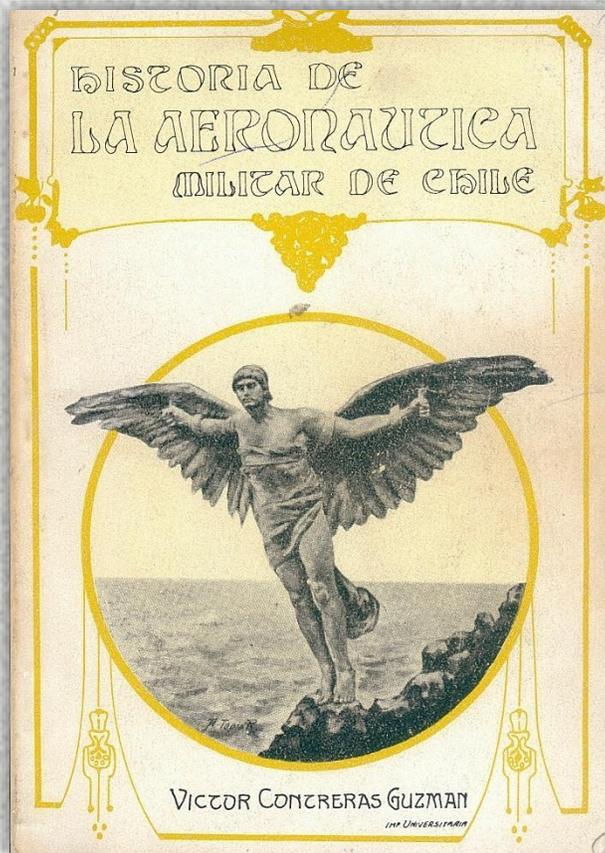
³³ Berta Luisa Villagrán Imas. Nació en 1894. Habría tenido 22 años cuando conoce a Santos Dumont. Fallece en Santiago, el 8 de marzo de 1963.

³⁴ Fernández Brital, Oscar. *Yo, Santos Dumont, Páginas sueltas de un diario apócrifo*. Ediciones del Candil. Argentina. Julio de 2006. Pág. 151.



Fotografía del retrato de la joven chilena Luisa Villagrán Imas³⁵.
Gentileza de Simone Wyamb, coordinadora del Museu Santos Dumont - A ENCANTADA
y de Teomar Benito Ceretta en Brasil, Miembro Correspondiente del IIHACH en Brasil.

³⁵ Fernández Brital, Oscar. *Yo, Santos Dumont, Páginas sueltas de un diario apócrifo*. Ediciones del Candil. Buenos Aires, Argentina. Julio de 2006. Pág. 151.



Portada del libro *Historia de la Aeronáutica Militar*.
Escrito por Víctor Contreras Guzmán y entregado como obsequio al término de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana.

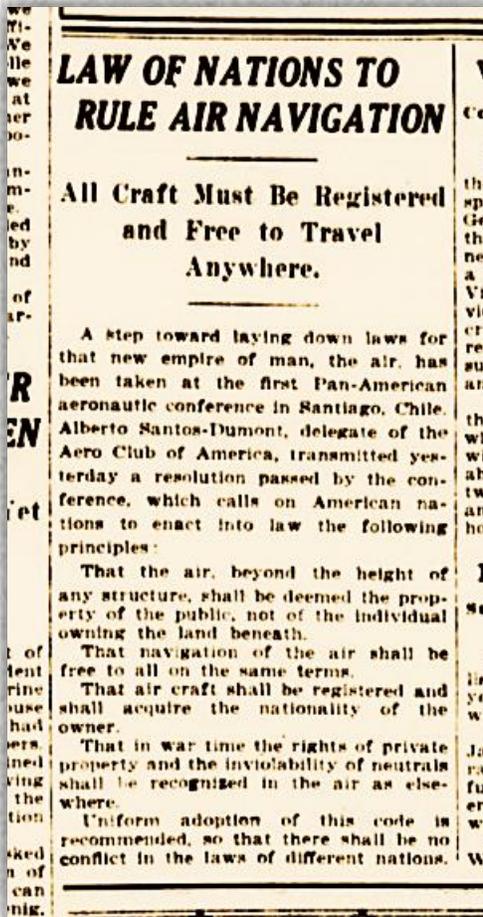
Algunas conclusiones durante esta primera estadía

La temprana respuesta de asistencia a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, aun cuando el mundo dirigía sus ojos a la guerra europea, entregó un marco de respaldo innegable para obtener una jornada exitosa y señera en el sentido fundacional de una Federación con sentido aeronáutico y de corte americano.

Es innegable que su estadía en Chile y luego en la Argentina, le hicieron volver la alegría y olvidar por algunos momentos, la enorme tristeza que le empezaba a causar la utilización del avión, como instrumento bélico durante la Gran Guerra europea, que más tarde alcanzara al resto del mundo.

Primero Francia y luego el mundo, reconocían el genio y figura de Santos Dumont, con el merecido título de "Padre de la Aviación". Durante su permanencia en Santiago y en Viña del Mar, Santos Dumont fue objeto de múltiples e importantes homenajes y atenciones brindadas por el Presidente de la República, Cuerpo Diplomático y la sociedad chilena toda, donde diferentes centros abrieron sus salones para ofrecer su hospitalidad al insigne inventor que había contribuido a que la humanidad pudiera vivir conectada en un mundo mejor.

Santos Dumont planteó claramente los beneficios de la aviación en el progreso, defensa y unión de las naciones. La creación de la Federación Aeronáutica Panamericana, sería el primer paso de unión y cooperación aeronáutica para los países americanos donde Santos Dumont será reconocido como su líder indiscutido con el nombramiento de Presidente Honorario Vitalicio.



The Sun, domingo 21 de julio 1916.

Santos Dumont había asistido a todos los actos del Congreso, contribuyendo con su genio, conocimiento y experiencia en materias aeronáuticas para el mejor éxito de esta jornada.

Especialmente provechoso resultó el entregar su experiencia en globos, cuando una vez terminadas las sesiones de la Conferencia, los aeronautas argentinos Eduardo Bradley y el capitán Ángel María Zuloaga, continuarán en Chile por algún tiempo más, a fin de intentar la travesía del cruce de la Cordillera de los Andes en globo.

La idea de obsequiar al término del Congreso un obsequio especial, llevó a la elaboración del primer registro histórico escrito sobre la aeronáutica militar chilena. Este señero trabajo, fue elaborado por quien fuera el primer Ingeniero Aeronáutico Militar, el entonces Capitán de Ejército, don Víctor Contreras Guzmán, impreso especialmente por la Imprenta Universitaria en 1916 y dedicado “Al eminente precursor de la Aeronáutica, Santos Dumont”.

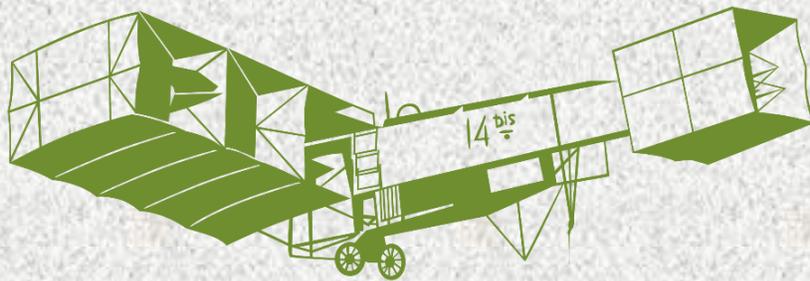
Además quedaría elegido el primer directorio de la nueva institución, donde figuran su presidente: don Jorge Matte Gormaz (Chile); primer vicepresidente, Mr. Cortlandt Field Bishop (Estados Unidos de Norteamérica); segundo vicepresidente, Mariscal José Bernardino Bormann (Brasil); tercer vicepresidente, Joaquín C. Sánchez (Uruguay); cuarto vicepresidente, Senador Amador Felipe del Solar Cárdenas (Perú); Secretario General, Ingeniero Alberto Roque Mascias; Secretario Relator, Armando Venegas de la Guarda (Chile); Tesorero, Severo Vaccaro (Argentina); vocales, Silvio Pettirossi Pereira (Paraguay), Manuel Seminario Sáenz de Tejada (Ecuador) y el Coronel aviador Carlos Núñez del Prado (Bolivia).

La sede de este organismo aeronáutico sería probablemente en Argentina y Brasil, esta última sería la nación elegida para celebrar la 2da. Conferencia Panamericana.

Alberto Santos-Dumont, reconocido delegado del Aero Club of America, transmitiría en el mes de julio, las resoluciones aprobadas en la conferencia, mismas que llamarían a los Estados Unidos a promulgar en ley, varias regulaciones aéreas acordadas en Santiago de Chile y que sirvieron de base a la primera ley y a reglamentos posteriores que se dictaron con referencia a la limitación de los espacios.

Sin lugar a dudas, que fue un mérito especial que la creación de la Federación Aeronáutica Panamericana, primera entidad rectora de la aeronáutica que nació a la vida en nuestra América, se adelantó en varios años a la creación de una entidad internacional de esta naturaleza, como lo fueron años más tarde, el Convenio Internacional de Navegación Aérea, (*CINA*) en 1919, y la Organización de Aviación Civil Internacional (*OACI*) en 1944.

El emblemático aviador, quien había realizado el viaje entre Nueva York y Valparaíso demorando 25 días en recorrer esa distancia, era el mismo que cuando dirigiera su discurso para la sesión inaugural de la Conferencia Aeronáutica Panamericana, había dicho “...espero ver como en unos pocos años más este viaje que ha durado veinticinco días, se hará en avión dentro de las 24 horas”. ¡Cuánta razón tenía al vaticinar lo anterior, cuando ahora la distancia se cubre diariamente por varias líneas en menos de ese plazo!



*En su hogar, recuperada la tranquilidad de este primer viaje a Chile, hará recuerdos...
¿Ocupará nuestro país en ellos un lugar preferente? Años más tarde, así lo confidenciaría a sus amigos.*

Sucedía en 1922

Hace 100 años atrás y luego de la estadía de una semana en Buenos Aires, se trasladaba hacia Chile vía ferrocarril, don Alberto Santos Dumont. Este segundo viaje a nuestro país, obedecía principalmente a una invitación que le cursara la Ilustre Municipalidad de Santiago, tras acordar distinguirlo con el bautizo de su célebre nombre, a una de las arterias del sector norte de la Capital.

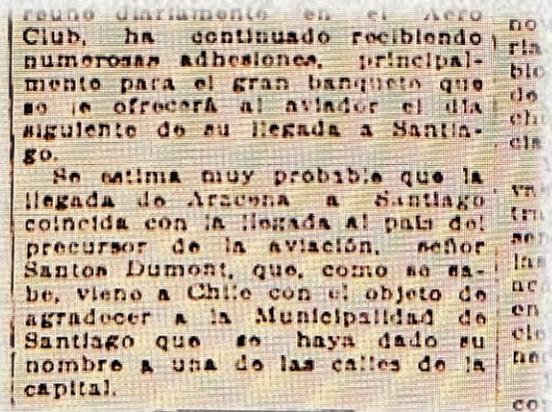
Era noviembre de 1922 cuando llegaba a nuestro país, el célebre aviador brasilero, que a sus 49 años de edad, descansaba en una gloria noble como pocas. El muchacho de ayer, que “sobre los libros de Verne soñara afianzar las alas de Ícaro” era el hombre que con perseverancia, audacia y nobleza, había hecho de la aviación, una realidad de desarrollo para el mundo.

La grandeza de este hombre, no sólo radicaba en haber sido el principal autor del avión, sino que también por su disposición a compartir sus inventos y querer para todos, un futuro de paz, conectividad y desarrollo.

Interesante resulta conocer algo más de su pensamiento, de entre sus propios escritos³⁶: “Recuerdo perfectamente que en ese fin de siglo y en los primeros años del actual, en el Aero Club de Francia que fue, se puede decir “El nido de la aeronáutica” y que era el punto de reunión de todos los inventores que se ocupaban de esta ciencia, poco se habló en guerra; se prevé que los aeronautas podrían, quizás, en el futuro, servir de esclarecedores para los Estados Mayores de los ejércitos, nunca nos vino a la idea de que ellos pudieran desempeñar funciones destructoras en los combates. Bastante conocí a todos esos soñadores, cientos de los cuales dieron la vida por nuestra idea, para poder ahora afirmar que jamás nos pasó por la mente, pudieran, en el futuro, a nuestros sucesores, ser “mandados” a atacar ciudades indefensas, llenas de niños, mujeres y viejos y, lo que es más, atacar hospitales donde la abnegación y el humanitarismo de los rivales reúne, bajo el mismo techo y el mismo cariño, los heridos y los moribundos de los dos campos. Pues bien, eso se repite hace cuatro largos años, y quién lo “manda hacer”? - ¡El Kaiser!

Hagamos, pues, votos por la victoria de los aliados; triunfan las ideas del Presidente Wilson y se extingue en la tierra el militarismo prusiano. Así como con Polonia actual la sociedad suprimió a los ciudadanos armados, suprima las matanzas de la guerra el deseado Ejército de las Naciones.

En el futuro, me reconfortó el mensaje del presidente del Aero Club de América, en el que oí hablar de nuevo de la aeronáutica para fines pacíficos, realización de mis íntimas ambiciones, sueño de aquellos inventores que sólo vieron en el aeroplano un colaborador de la felicidad de los hombres.”



Recorte del diario El Mercurio del miércoles 1º de noviembre de 1922, en el cual junto con anunciar el retorno de Diego Aracena de su Gran Raid Chile-Argentina-Uruguay y Brasil, estiman que podrían llegar en fechas similares.

³⁶ Alberto Santos Dumont. “O que eu vi o que nós veremos”. Sao Paulo, 1918.
http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/santos_dumond.pdf



El Diario El Mercurio de Valparaíso, en su edición del 9 de noviembre de 1922, publicaba esta fotografía de Alberto Santos Dumont, anunciando: “Hoy llega a Chile un hombre que, con Edison, Marconi y otros inventores y descubridores contemporáneos, han dado al mundo positivos beneficios y a la vida moderna un cariz especial que formará época en la historia de la humanidad”

Santos Dumont no era solo un aviador, él era precursor de la aviación y un hombre, que millonario como él lo fue, no trepidó en gastar su fortuna con tal de conseguir ideal tan loable. Este ilustre personaje a sus 33 años de edad había logrado hacer triunfar sus anhelos y ver con el vuelo controlado de su avión, coronados sus ideales para con la humanidad.

En pocas palabras, nos visitaba por segunda vez en el país, una verdadera leyenda viva que cumplía una vez más, uno de sus sueños manifestados en la estadía de marzo de 1916.

Al respecto, un medio escrito³⁷ señala algo más de sus anhelos e intenciones, cuando escribe su arribo:

“Santos Dumont amó siempre a nuestro país, tuvo simpatía por nuestra raza, por sus viriles energías, por su entereza y su homogeneidad. Es un buen juez en materia de valor personal, de audacia y de serenidad. Su opinión sobre los chilenos nos satisface. En las fiestas centenarias de Río de Janeiro, Santos Dumont se particularizó con los chilenos. Fue el brasilero que rindió un homenaje al capitán Aracena.

Mientras el gran público y aún las autoridades preocupadas con sus fiestas ignoraban o afectaban ignorar el raid de nuestro compatriota, Santos Dumont lo festejó, lo presentó, dio todo su valor al espléndido viaje aéreo. Nuevamente decimos: era un buen juez en estas materias y su juicio nos vale más que el de todos los que pudieran haber opinado en esos días.

Le debemos los chilenos un homenaje especial por sus servicios a la causa del dominio de los aires, por su genio, por su simpatía personal y, sobre todo, porque es un amigo de Chile, un leal y consecuente amigo de nuestros aviadores”.

Antecedentes preliminares a su llegada

Mientras tanto sucedía este interesante y promisorio intercambio de notas, Alberto Santos Dumont quien había estado en Brasil desde algunos meses de ese año de 1922 tras su retorno desde París, se vivían en la Nación carioca una singular situación política social y un sinnúmero de actividades vinculadas con la conmemoración del Centenario de su Independencia, que incluían una serie de festejos oficiales, tanto públicos como privados, que contemplarían la icónica, distinguida y siempre cabal presencia del Padre de la Aviación.

Entre algunos de ellos puedo señalar, la organización en Río de Janeiro de una Gran Exposición Universal; los Juegos Olímpicos Latinoamericanos; la Primera Travesía Aérea del Atlántico Sur; el raid aéreo efectuado por una mujer piloto entre dos estados de Brasil; la proyectada instalación y entrega de la obra escultórica “Los Aviadores”³⁸ donada por Chile y confeccionada por la renombrada artista chilena Rebeca Matte; y finalmente, el arribo de una “Embajada Aérea” que traería los saludos del pueblo chileno al del Brasil.

³⁷ Diario El Mercurio. Santiago, jueves 9 de noviembre de 1922. Pág.3

³⁸ Este conjunto escultórico, inicialmente inaugurado en Plaza Mauá, situada al comienzo de la Avenida Río Branco, no pudo ser instalado hasta noviembre de 1923.

Gran Exposición Internacional del Centenario del Brasil

El primero de estos, fue además, la única Exposición Internacional que ha acogido en la historia para celebrar el centenario de la independencia de un país, efectuada entre el 7 de septiembre y el 24 de julio de 1923.

El papel de las exposiciones más allá de lo económico, era afirmar, a través de estas representaciones cívicas, la posición política y cultural de la nación anfitriona en el mundo. No sólo era una oportunidad para revelar sus ciudades capitales, sino que también era la ocasión para encontrar socios políticos y comerciales, a la vez que ensayar la identidad nacional a través de la arquitectura de los pabellones y los elementos exhibidos.



Es así que, particularmente interesante y significativa resultaría esta ocasión, tanto para Francia como para otros países de nuestra América, el recordar e identificar como icono del pabellón francés de esta feria, el papel jugado por Santos Dumont en la Aviación mundial a través de un monumento. Era pues, un magno reconocimiento³⁹ con que Francia –la cuna de la aviación– hiciera en 1913, al homenajear al Pionero de la Aviación en Saint Cloud⁴⁰.

Esta singular figura de unos dos metros de altura, no sólo era hermosa copia de la escultura original⁴¹, sino que ella que simbolizaba el reconocimiento al genio de Santos Dumont, a su nobleza, era el símbolo de unión, progreso y esperanza, que ofrecía la aviación al mundo.

Santos Dumont junto a la réplica del monumento erigido en Saint-Cloud, y que fuera exhibida en el Pabellón de Francia, de la Exposición Internacional del Centenario de la Independencia de Brasil. Esta misma escultura superior sería instalada posteriormente, en su tumba ubicada en el Cementerio de São João Batista en Rio de Janeiro.⁴²

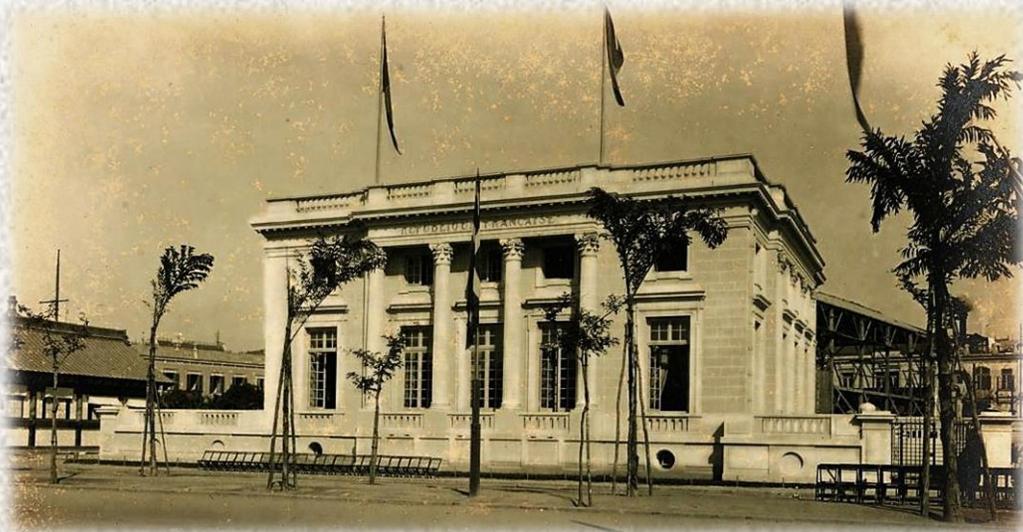
³⁹ Fotografía en Anexo 1.

⁴⁰ Saint-Cloud es una comuna en los suburbios del oeste de París, Francia, a 9,6 kilómetros del centro de París.

⁴¹ El 19 de octubre de 1913 se había inaugurado el monumento en honor a Alberto Santos Dumont. El acto además, coincidió con la visita a ese país del Ing. Jorge Alejandro Newbery, quien con el objeto de recibir el monoplano Morane Saulnier, modelo G que, de acuerdo con una carta de M. Raymond Saulnier del 4 de enero, donde indicaba que la construcción del avión habría sido terminada en la semana del 13 al 19 y probado en vuelo en la semana del 20 al 26. Este avión adquirido por Newbery con fondos reunidos en una colecta pública, era la aeronave elegida para consumir el proyectado cruce de los Andes a Chile desde la provincia de Mendoza. Debido a que el rendimiento del motor no le satisfizo, el 4 de julio se trasladó a Francia donde mantuvo conversaciones técnicas con el señor E. Ferdet, proyectista de la fábrica Le Rhône, y se dedicó a adquirir repuestos, un motor y una hélice adicional para el monoplano para poder concretar la ambiciosa meta del cruce. Fue en estas instancias, que se produjo la inauguración del monumento de referencia, entre las que estuvo el Ingeniero Newbery junto a Santos Dumont y a renombrados hombres de la sociedad y de la aviación. Una fotografía de la célebre agencia francesa Meurisse publicada el 19 de octubre dio cuenta de ello. (Importante información aportada por el Mg. Eloy Martín de la Argentina)

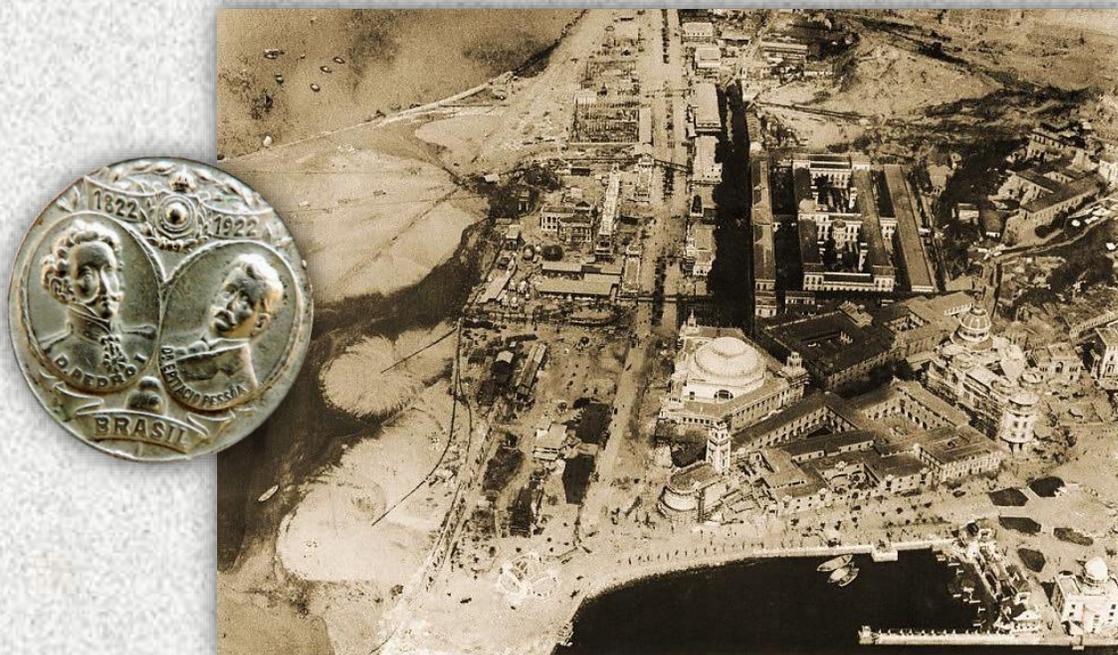
⁴² Costa, Fernando Hippolyto Da. *Santos-Dumont. História e iconografia*. 1990. Fotografía 306.





Pabellón de Francia en la Exposición Internacional del Centenario de la Independencia. 1922
(Fuente: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/7759>)

A propósito, son varias las investigaciones que mencionan que, en este mismo año de 1922 será cuando Santos Dumont mande a construir el mausoleo que contiene las tumbas de sus padres y para sí mismo, en el Cementerio de São João Batista, en Río de Janeiro. Esta es la tumba que tiene como característica, la réplica de la figura de Dédalo del parque Saint-Cloud en París, que vino al Brasil con ocasión de la Feria Universal de ese año.



Vista aérea de la Exposición Internacional Conmemorativa del Centenario de la Independencia en 1922. La Avenida de las Naciones recorta la imagen verticalmente. En la parte superior derecha de la avenida, vemos el desmantelamiento del "Morro do Castelo", debajo del cual se ve el antiguo Hospital de la Misericórdia (gran edificio de planta rectangular con dos patios). En la parte inferior de la imagen, el sector de pabellones nacionales. El gran edificio con patios irregulares y vértice redondeado es el Pabellón de las Grandes Industrias, futuro Museo Histórico Nacional.

(Fotografía de Jorge Kfuri. Fuente: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil).

Los Juegos Olímpicos Latinoamericanos

Es 1922, Centenario de la Independencia de Brasil. Y Río de Janeiro, sede del Campeonato Latinoamericano, primer evento atlético internacional en Brasil, realizado bajo el patronazgo del Comité Olímpico Internacional en homenaje al Centenario de la independencia del país, de alguna manera por aquellos días, está algo convulsionado.

Como evento social y político, tanto la exposición como la celebración de los Juegos Olímpicos Latinoamericanos, sirvieron más allá de lo conmemorativo que podía resultar la celebración del Centenario de la Independencia, ayudaron a generar la necesaria “cohesión” del pueblo de Brasil alrededor de sus símbolos nacionales, en un momento de gran exaltación política. Cabe recordar que el resultado de las elecciones presidenciales de marzo de ese año, habían provocado la llamada “Revolta del Fuerte de Copacabana” del mes de julio, manifestando de alguna forma que, la República de Brasil necesitaba reformas, situación que provocó un estado de sitio. Ciertamente las celebraciones del centenario cumplieron un papel de “acentuar los rasgos de semejanza y homogeneidad”⁴³, llamando a todos los brasileños a dejar las agitaciones político-sociales y a recordar que todos eran y formaban parte, de la identidad de una gran Nación.



Revolta do Forte de Copacabana. Río de Janeiro (1922)

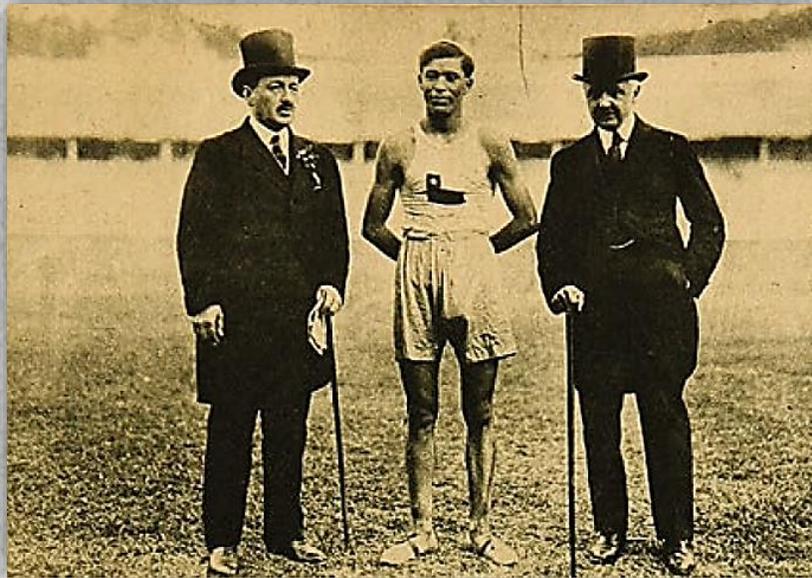
(Fuente: Brício de Abreu. <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiana/handle/20.500.12156.1/10311>)

La participación de Chile se confunde con el envío de delegaciones deportivas y delegados oficiales para participar tanto de los actos de homenaje como las tradicionales actividades deportivas.

Entre los atletas que nos representaron en el Brasil, se recuerdan especialmente al Mayor Carlos Ibáñez del Campo y al Teniente Galvarino Zúñiga con sus triunfos ecuestres,⁴⁴ al igual que al atleta Manuel Plaza Reyes quien tuvo una gran figuración con brillantes triunfos en las carreras de largo aliento, posicionándolo como la gran promesa del atletismo chileno y que consolidaría seis años más tarde en los Juegos de Amsterdam, regalándonos como país, la primera medalla olímpica de plata.

⁴³ Motta, Marly Silva da, A Nação Faz Cem Anos-a questão nacional no centenário da Independência, Rio de Janeiro, FGV, 1992.

⁴⁴ Miranda Becerra, Diego. *General Carlos Ibáñez del Campo, Fundador de Carabineros de Chile*. Tomo I. Noviembre de 2013. Pág.81



Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile; el atleta Manuel Plaza Reyes junto al Embajador de Chile en Brasil, Manuel Cruchaga Tocornal.

Centenario del Brasil

DESIGNA LA COMISION QUE IRÁ A RIO JANEIRO A TOMAR PARTE EN LOS CONCURSOS HÍPICOS

C. 1. N.º 1,561.—Santiago, 17. VIII. 922.—Designase una comision compuesta de los siguientes Jefes i Oficiales a fin de que se traslade a Rio Janeiro con el objeto de tomar parte en los concursos hípicos que se realizarán en esa ciudad con ocasion del Centenario de la Independencia del Brasil: señor Comandante de la Escuela de Caballería, Mayor don Carlos Ibáñez, Capitanes don Márcos Ortiz i don Luis Larenas i Tenientes don Amaro Pérez, don Guillermo Cood, don Julio Silva i don Galvarino Zúñiga.—ALESSANDRI.—*Roberto Sánchez.*

Centenario del Brasil

AUTORIZA A VARIOS INDIVIDUOS DE TROPA PARA AUSKNTARSE DEL PAIS

G. 4. N.º 5,419.—Santiago, 29. VIII. 922.—Vistos estos antecedentes, se autoriza al Sargento 1.º del Rejimiento de Artillería Núm. 1 Tacna, José Troncoso, para que pueda ausentarse del pais formando parte del equipo de esgrima de la Federacion Sportiva Nacional que concurrirá a los Juegos Olímpicos Latino Americanos que se efectuarán en la República del Brasil, con motivo de celebrarse las festividades de su Centenario. Anótese, comuníquese i archívese.—*Roberto Sánchez.*

G. 4. N.º 5,422. Santiago, 28. VIII. 922.—

Recortes del Boletín Oficial del Ejército de Chile, que dan cuenta de la selección de deportistas militares para participar en una serie de disciplinas deportivas en los Juegos Olímpicos de 1922.

UN JENERAL I DOS CAPITANES A DISPOSICION DEL MINISTERIO DE RELACIONES ESTERIORES

C. N.º 1,540.—Santiago, 16. VIII. 922.—El Jeneral de Division don Luis F. Brieba A. i el Capitan don Arturo Merino Benítez, pasarán a disposicion del Ministerio de Relaciones Exteriores, a fin de que formen parte de la Embajada que, en representacion del pais, irá a la celebracion del Centenario del Brasil.—ALESSANDRI.—*Roberto Sánchez.*

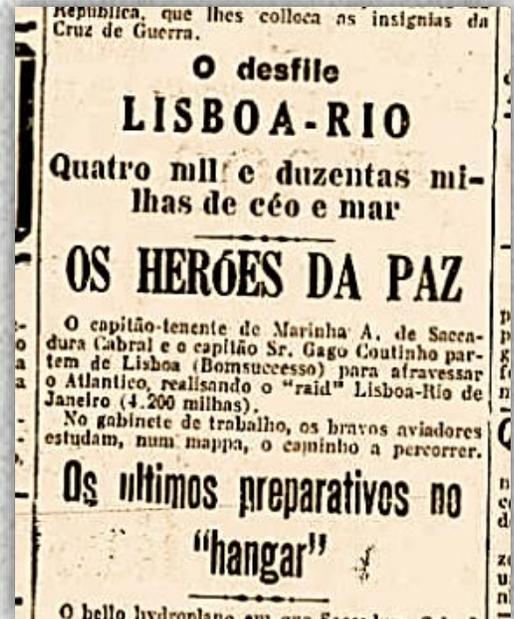


Parte de la delegación chilena que acudió a las fiestas del Centenario de Brasil.

La Primera Travesía Aérea del Atlántico Sur

Realizada por los aviadores portugueses Carlos Viegas Gago Coutinho (Navegante)⁴⁵ y Artur de Sacadura Freire Cabral (piloto) entre el 30 de marzo y el 17 de junio de 1922, relevante acontecimiento aéreo en el contexto de las conmemoraciones del Primer Centenario de la independencia de Brasil y a nivel mundial.

El raid entre Lisboa y Río de Janeiro -un total de 8.383 kilómetros- había durado 79 días, siendo el tiempo de vuelo de 62 horas con 26 minutos. El viaje requirió de varias afortunadas escalas, más no estuvo exento de serios problemas meteorológicos y mecánicos, que no solo harían peligrar la vida de los arriesgados pilotos y acercaría un eventual fracaso del pionero raid. Ciertamente que el genio, perseverancia y arrojo de los aviadores, unido a la voluntad de dos pueblos, sirvieron de inspiración para posteriores hazañas, como las de João Ribeiro de Barros, Charles Lindbergh y el Vuelo del Plus Ultra.



Diário A Noite. 2 de mayo de 1922.

Aclamados efusivamente como héroes en todas las ciudades brasileñas donde amarizaron, Gago Coutinho y Sacadura Cabral concluirían con éxito esta primera travesía aérea del Atlántico Sur, volando por vez primera sobre el Océano Atlántico, únicamente con la ayuda de la navegación astronómica.

Primer raid aéreo entre Estados del Brasil realizado por una mujer

Ese mismo año realizó su primer vuelo interestatal entre São Paulo y Río de Janeiro, como parte de las celebraciones del centenario de la Independencia de Brasil.

Era Anésia Pinheiro Machado⁴⁶, quien con tan solo 18 años de edad, y cinco meses después de obtener su brevet, decidió hacer el vuelo entre São Paulo y Río de Janeiro como una manera de participar en las celebraciones del centenario de la Independencia del Brasil. En ese momento no se dio cuenta de que ese vuelo tendría tanta trascendencia, como relataría años más tarde, en una entrevista al diario norteamericano The Evening Star en 1961.

El viaje lo realizó en un antiguo biplano Caudron G.3, bautizado "Bandeirante" (Ex MADO), y que había comprado en marzo de 1922, a la célebre aviadora francesa Adrienne Bolland. Tardó cuatro días en realizar ese viaje, entre el 5 y el 8 de septiembre de ese mismo año. Anésia volaba una hora y media cada día, y tenía que aterrizar para reabastecerse y revisar la aeronave. Volar los 358 kilómetros que separaban ambos puntos, fue sin lugar a dudas una hazaña notable, debido a las condiciones precarias en que se efectuó, ya que el avión tenía muy poca seguridad, y a lo largo de

⁴⁵ Este último había creado —y empleó durante el viaje— un sextante al que había adaptado un horizonte artificial. Este invento ciertamente revolucionaría la navegación aérea de la época.

⁴⁶ Traub Gainsborg, Norberto. *Rosas aladas de América. Una síntesis de las primeras mujeres aviadoras*. (Edición Digital 2021). Página 15 http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/alas_pioneras_femeninas.pdf

todo el viaje encontró mal tiempo. Por esta proeza, la que tuvo una gran repercusión mediática, fue recibida en el aeropuerto de Río de Janeiro por las autoridades gubernamentales, de las cuales recibió flores y un premio de la Prefectura de Río de Janeiro. En esta especial ocasión, Santos Dumont le obsequió una medalla de oro, réplica de la que había recibido de la princesa Isabel de Brasil, que Anésia llevaría el resto de su vida, porque la consideraba su amuleto de buena suerte.



Tras un raid aéreo del Aero Club de Brasil (Ae. C. B.) al Estado de São Paulo en 1922. Se distinguen entre otros, Alberto Santos Dumont; Anésia Pinheiro Machado; René Fonck, Jefe de la Misión Aeronáutica francesa en Brasil; Senador José Matoso Sampaio Correa, presidente del Aero Club.



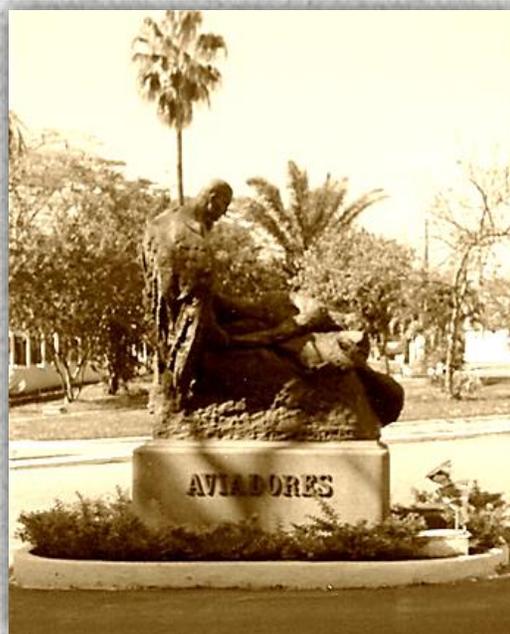
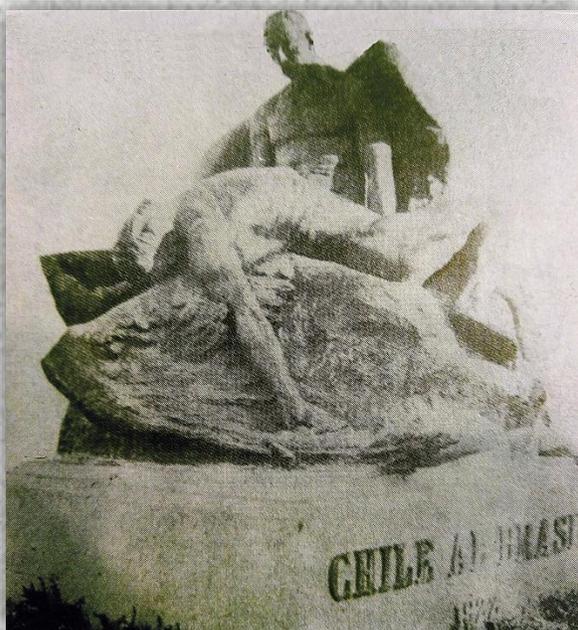
Alberto Santos Dumont, René Fonck, Jefe de la Misión Aeronáutica francesa en Brasil y Dr. Lineu de Paula Machado en el día de la inauguración del aeropuerto de Ubatuba, São Paulo 1922. Atrás, el Blériot Spad S-29 F-ONCK (adquirido por el Aero Club Rosario, el 8 de octubre de 1922)

(Fuente: Coleção Sebastião Lacerda. Instituto Moreira Salles. Gentileza de Teomar Benito Ceretta.)

“Los Aviadores”

El citado monumento que con ocasión del Centenario de la Independencia del Brasil, sería erigido en la Plaza de Maua de Río de Janeiro. Esta era una obra de inspiración aeronáutica, donde la escultora chilena radicada largo tiempo en Europa, Rebeca Matte de Iñiguez, de clara influencia artística de Auguste Rodin; quiso representar la hermandad entre ambos pueblos mediante una idea de la unidad que perdura aún ante los peligros –en la gloria y en la muerte- usando las figuras mitológicas de Ícaro y Dédalo.

Tal como describe mi amigo Héctor Alarcón Carrasco en su artículo Rebeca y “Los Aviadores”⁴⁷, se trataba de: *“Una de las figuras consiste en un aviador que se estrelló contra el suelo y pagó con su vida el arrojó de explorar los aires. Otro aviador contempla el cuadro triste que le ofrece su compañero de heroísmo, y con su actitud promete seguir la empresa de luchar contra los vientos y las tempestades aéreas”*.



***Dos vistas del monumento “Chile al Brasil – Aviadores” emplazado en Río de Janeiro.
(Gentileza del investigador histórico chileno, Héctor Alarcón Carrasco).***

Respecto del nombre de la obra “Aviadores”, “A la Aviación” o “Chile al Brasil”, provocó poca claridad sobre este hecho, no obstante, en los años veinte era presidente del Aero Club de Chile y Embajador Extraordinario de Chile don Jorge Matte Gormaz, pariente de la escultora, situación que puede haber incidido en el nombre que se daría a este importante encargo, que concluyó en una representación con estos seres de la mitología aérea. Sin embargo, la documentación oficial diplomática de época, hace referencia sólo a “*Los Aviadores*”.

Por razones de embarque y transporte desde Europa, y luego la correcta construcción de su emplazamiento, la obra demoró su entrega oficial para 1922, y sólo pudo ser inaugurada en la Plaza Maua, el 19 de noviembre de 1923.

⁴⁷ https://chilecronicas.cl/2012/05/15/rebeca-y-los-aviadores_30/



Alberto Santos Dumont (1); Manuel Cruchaga Tocornal (2); Embajador de Chile en Brasil; Alaor Prata Leme Soares, Prefecto del Distrito Federal (3), y el Capitán Arturo Merino Benítez (4), Agregado Militar a la Embajada de Chile en Brasil (4), durante la ceremonia de inauguración de la obra escultórica.

Tal como se había previsto, este era un regalo para 1922 (tal como lo consigna la base del monumento), pero quisieron las circunstancias, que dos de los máximos exponentes –Santos Dumont y Arturo Merino⁴⁸- de la aviación brasileña y chilena, estuvieran presentes en este gran acontecimiento del año siguiente.

Al respecto, El Mercurio de Santiago, en su edición del día martes 20 de noviembre de 1923, informaba textualmente a sus lectores:

“OBSEQUIO DE CHILE AL BRASIL”. El Ministro de Chile en Río de Janeiro hace entrega del monumento que el Gobierno chileno obsequió al brasileño”.

“RIO DE JANEIRO, 19.- Con toda solemnidad el Ministro de Chile hizo hoy entrega del monumento con que el Gobierno de su país obsequió al brasileño, con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil. Asistieron al acto el Prefecto del Distrito Federal (Alaor Prata), el vicepresidente del Senado, señor V. Antonio Azevedo, los representantes del Cuerpo Diplomático aquí acreditado, altas autoridades civiles, militares y numerosas personas destacadas de la sociedad fluminense.”

Primera embajada aérea de Chile al Brasil

Entre el 23 de agosto y el 25 de septiembre de 1922, el Capitán Diego Aracena Aguilar junto al ingeniero mecánico señor Arthur Richard Seabrook, realizarán un histórico raid aéreo de largo alcance, llevando una carta suscrita por el presidente de Chile, con los saludos del pueblo chileno a la hermana República de Brasil, que festejaba por aquellos días las fiestas del Centenario de su Independencia.

⁴⁸ Nombrado Adicto Militar a la Legación de Chile en Brasil el 07 de junio de 1923.

“Gloria al valiente Aracena que, trasponiendo los Andes, hizo más gloriosa y grande nuestra bandera Chilena”. Así rezaba el fragmento de un poema infantil publicado por el diario El Mercurio en 1922, dando a mi humilde entender, un resumen acabado de la trascendencia de la hazaña aérea cumplida por Diego Aracena Aguilar, iniciada en agosto.

Este hombre, valiente y decidido, cumpliría con tenacidad y dedicación la tarea que el Presidente de Chile le solicitara en pro de la amistad que nos unía con el hermano Brasil. La génesis del avezado emprendimiento resumido como el resultado de factores humanos, institucionales y políticos que en las manos de la Providencia, llevó lejos el nombre de Aracena y con éste, el de un país.



Los autores principales del histórico raid al Brasil, Diego Aracena y Ernesto Ried
(Fotografía gentileza de Ana María Ried Undurraga)

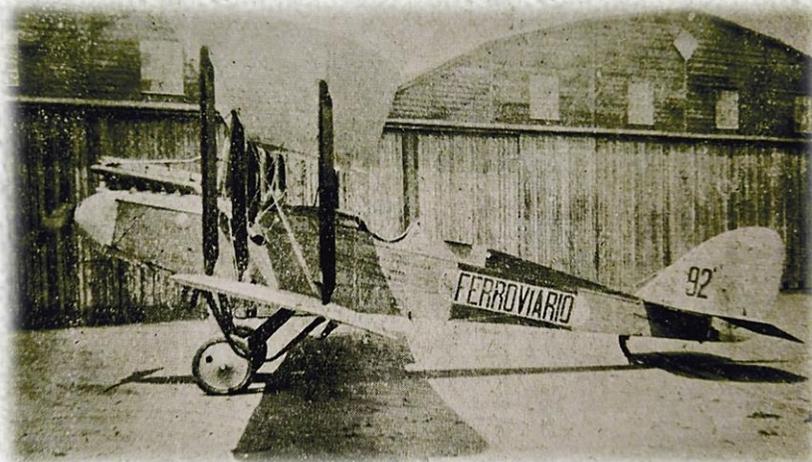
Fue el arquitecto de la entonces Inspección General de Aviación, don Ernesto Ried Silva, el verdadero autor intelectual de la idea de llevar en vuelo un mensaje de saludo al pueblo de Brasil con motivo del Centenario de su Independencia; idea que fue recogida por el Gobierno del Presidente Arturo Alessandri Palma, quien autorizó que dos aviones realizaran la misión luego de que el Ministro de Guerra Roberto Sánchez se entrevistara con el Coronel Ingeniero Enrique Monreal Nadeau, en esos momentos jefe interino de los Servicios de Aviación⁴⁹, quien expresó que los aviadores nacionales estaban preparados para efectuar un raid de esta naturaleza.

⁴⁹ El titular de la Jefatura de los Servicios de Aviación militar era el general Luis Contreras Sotomayor, quien había sido suspendido de sus funciones, mientras se realizaba una investigación, producto de malintencionados comentarios y una equivocada aseveración del Diputado Víctor Celis Maturana.



Arturo Alessandri, presidente de Chile junto a Ernesto Ried, explicándole algunos aspectos de la ruta a seguir.

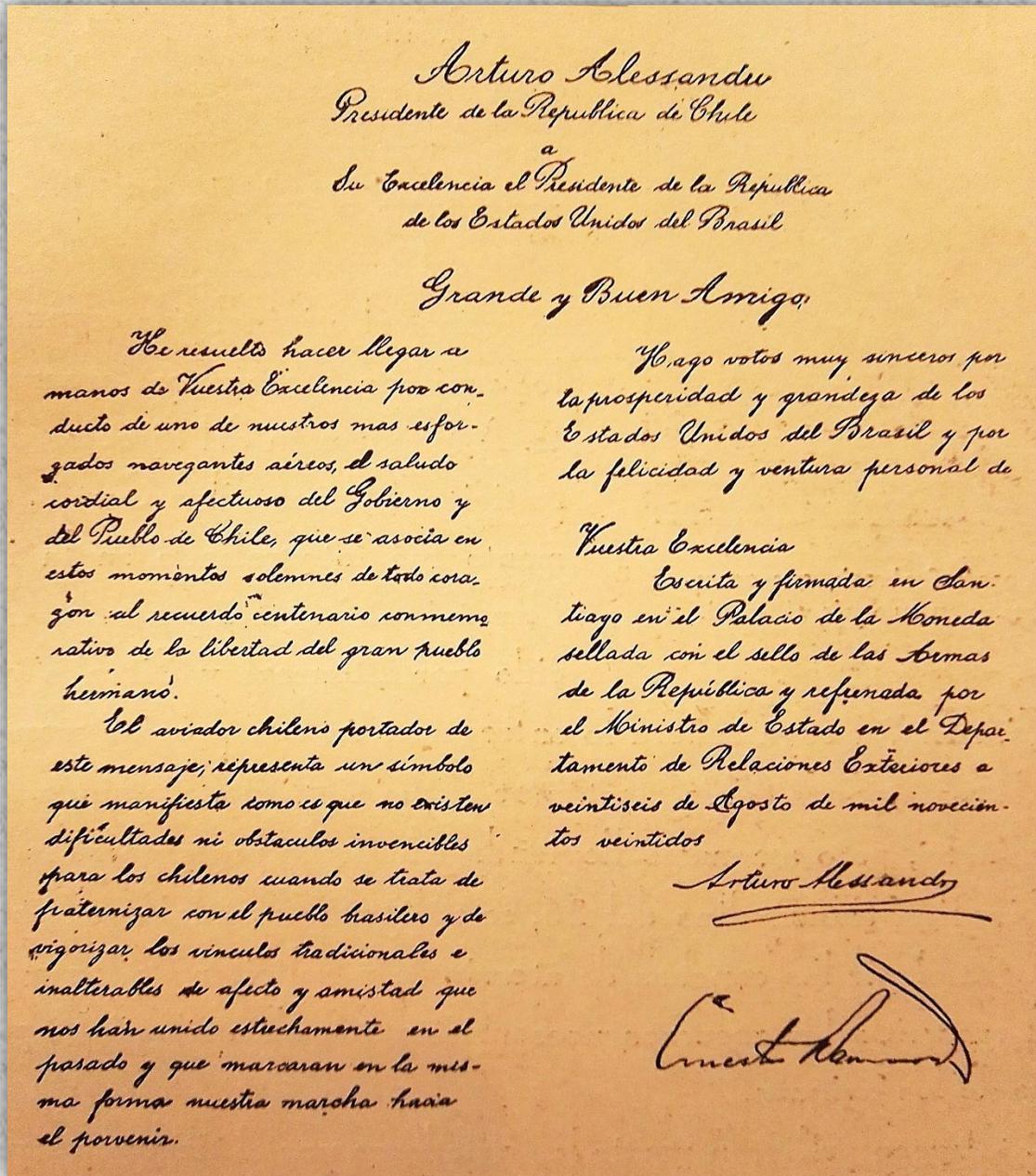
Para la misión se dispuso de dos aviones De Havilland DH-9; “El Ferroviario” Nº 92 a cargo del capitán Diego Aracena y como acompañante el ingeniero Arthur R. Seabrook; y el “Talca” Nº 96, para el que se designó como piloto al capitán Federico Baraona Walton y como acompañante al sargento mecánico Manuel Barahona.



De Havilland DH9 “Ferroviario”.

Una vez alistados los aviones, el 26 de agosto de 1922, ambos pilotos fueron citados a La Moneda, donde el presidente Alessandri le hizo entrega personalmente al capitán Aracena del mensaje de saludo al pueblo brasileiro. Como era su estilo, el Presidente tuvo frases especiales para el aviador Aracena: Capitán, yo sé que Ud. es valeroso y capaz de realizar esta hazaña, agregando más adelante:

Sea prudente, ponga toda su alma en la conducción de su nave y llegue hasta Río de Janeiro, en donde el gran pueblo del Brasil celebrará las fiestas centenarias de su emancipación republicana.



Facsimil del mensaje llevado al Brasil por el Capitán Aracena en 1922.

El capitán Aracena contestó que cumpliría la misión encomendada, tratando de ceñirse al itinerario que se había propuesto para llegar oportunamente a Río de Janeiro.

Teniendo todo listo, una racha de mal tiempo impidió la inmediata salida de los aviones, la que se postergó hasta el día 29, fecha en que se iniciaron los preparativos para dar inicio al raid. Eran pasadas las ocho de la mañana cuando, ambos aviones iniciaban el despegue hacia Argentina, con algunos minutos de diferencia.

Una vez en el aire, ya no hubo punto de retorno para los integrantes del raid, quienes lograron cruzar la cordillera pasando a la altura de Las Cuevas dos horas más tarde, aterrizando en Mendoza el capitán Aracena a las 11:20 horas en tanto el capitán Baraona lo hizo en Villa Krause, cerca de San Juan a las 11:30 horas. El paso por la cordillera había hecho sus primeros estragos en Aracena, quien debido a una filtración en la parte baja de su avión, resultó con un pie totalmente congelado, lo que le provocó un principio de gangrena, situación que comprobaron cinco cirujanos en Mendoza, quienes aplicaron todos sus conocimientos, logrando el aviador continuar viaje, luego de recibir una esmerada curación en su pie y asistirse de un par de muletas.

Un segundo traspie ocurrió el día 2 de septiembre, cuando viajaban hacia la localidad de Rufino, enfrentaron una densa neblina que los hizo devolverse y aterrizar en Castellanos, lugar donde el avión del capitán Baraona al intentar el descenso, perdió su tren de aterrizaje completo, situación que unida a daños en el fuselaje, un alerón y la hélice quebrados, le impidió continuar en vuelo. Así, “El Ferroviario”, sabiamente pilotado por el capitán Aracena acompañado de Seabrook, quedaban como solitario integrante del raid, conquistando distancias en pro de la todavía lejana ciudad de Río de Janeiro.



*The New York Herald,
Domingo, 3 de septiembre de 1922.*

Mientras tanto, la prensa trasandina y otros del mundo, difundían los éxitos y desencuentros del avión chileno por tierra argentina. Al igual se anunciaba, el raid de Pablo Teodoro Fels⁵⁰ hacia Río de Janeiro. Pasado el mediodía del 3 de septiembre, Aracena junto al ingeniero Seabrook emprenden vuelo rumbo a El Palomar. Desde las cercanías de Mercedes, serían escoltados por los aviones de sus camaradas argentinos, tenientes Florencio Octavio Parravicini Diomira y Héctor Martín Perugorría, aterrizando pasadas las 15:00 horas, y sin novedad.

En El Palomar, Aracena volvió a ser atendido en la enfermería por el médico de la Escuela, quien prosiguió el tratamiento iniciado por los doctores de Mendoza, constatando que la herida evolucionaba satisfactoriamente.

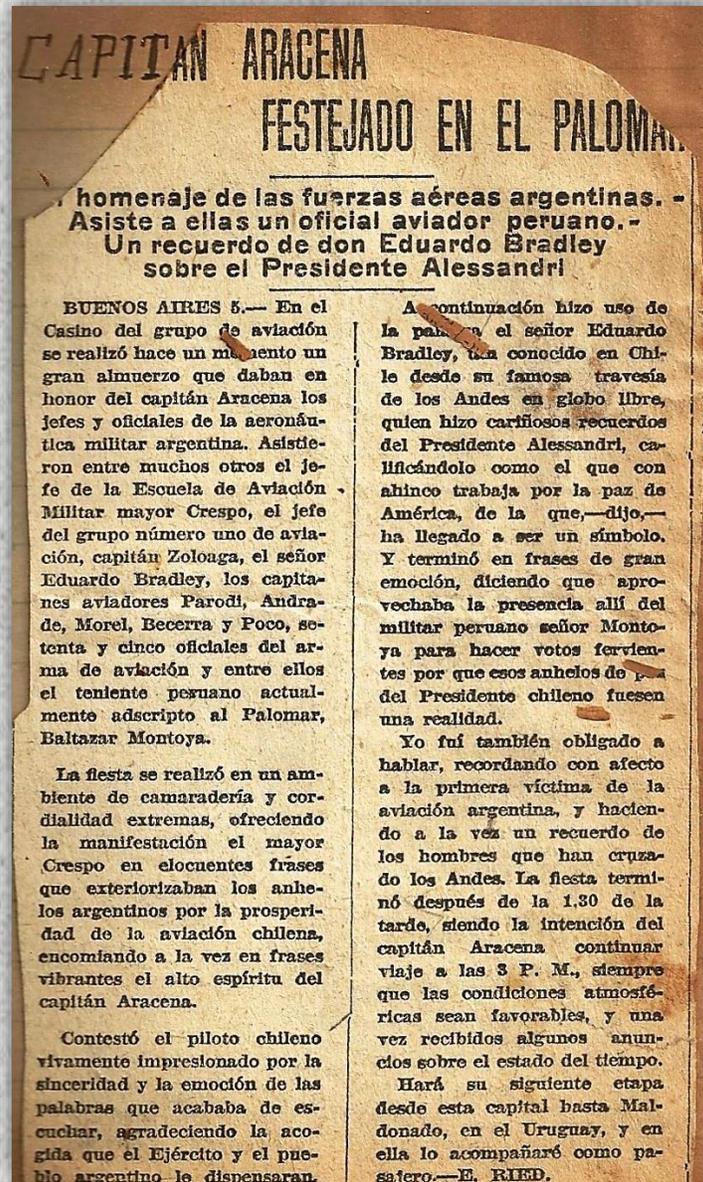
Enorme sería la sorpresa de los aviadores en Buenos Aires, cuando se encontraron con el arquitecto Ernesto Ried, quien había llegado hasta el lugar vía ferrocarril.



Señores Ried, Zuloaga, Aracena, Parodi, Bradley y Seabrook

⁵⁰ Martín, Eloy. *Pablo Teodoro Fels*. 2016. En ocasión de cumplirse el Centenario de la Independencia del Brasil entre las adhesiones promovidas en nuestro Argentina, figuró la del diario La Nación, cuya dirección patrocinó el vuelo Buenos Aires-Río de Janeiro, que sería realizado por Fels a bordo de su avión Dorand-Renault 190 hp., bautizado “Mitre”. El vuelo llevó de pasajero, al señor Jorge M. Piacentini, redactor y enviado especial del diario patrocinante. Fels inició su viaje el 2 de septiembre del año indicado desde el aeródromo de San Isidro, desarrollándose sus etapas como sigue: Día 2, San Isidro-Colonia-Mal Abrigo; día 3, Mal Abrigo-Treinta y Tres; día 4, Treinta y Tres-Pelotas; día 6, Pelotas-Porto Alegre-Florianópolis; día 7, Florianópolis-Santos-Paraty (locación en la cual se accidentó y no pudieron continuar a su ya cercana meta en Río de Janeiro).

En El Palomar, y con motivo del almuerzo de camaradería ofrecido por el Mayor Jorge Bartolomé Crespo, jefes y oficiales del recientemente denominado⁵¹ Grupo de Aviación N°1, tendrían la grata ocasión de compartir con el capitán Ángel María Zuloaga y Eduardo Bradley, quienes en 1916 habían efectuado el cruce de la cordillera en globo aerostático. En horas de la tarde, el clima no se compadeció de los aviadores, por lo que Aracena y el ingeniero Seabrook, descansaron para despegar la mañana siguiente, escoltados esta vez por tres biplanos Bristol y tres Spad, quienes los despiden bajo un cúmulo de nubes que obligan al piloto a volar a bajo nivel, logrando atravesar el estuario a casi a ras del agua, situándose pronto sobre la ciudad de Colonia, enfilando directamente a Montevideo.



(Recorte gentileza de Ana María Ried Undurraga)

⁵¹ El 23 de enero de 1922, se había disuelto la otrora Escuela de Aviación Militar Argentina. La propuesta de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino —creado el 16 de marzo de 1920 y del cual dependía la Escuela—, formalizaron el decreto del Poder Ejecutivo, del 23 de enero de 1922, por el cual se disolvía la Escuela Militar de Aviación que desde 1912 había formado al personal de Aviadores y Pilotos Militares, con fecha 31 de enero de ese año, creándose el Grupo Nro. 1 de Aviación a partir del 1 de febrero de 1922.

Dos horas después, a eso de las 11.30 horas, estaban en el Aeropuerto Cerrillos de la Escuela Militar de Montevideo. Salieron a recibirlos piloteando aparatos Avro 504 K, los tenientes uruguayos Coralio Lacosta, Medardo Farías y Eduardo Galeano, mientras que en la pista, los esperaba el Mayor Cesáreo Leonardo Berisso Pascal, director de la Escuela; Jefes y Oficiales aviadores; Julio César Campos, Cónsul General de Chile; además de la prensa y público en general.



Aracena tras descender de su avión en Montevideo, conversa con el director de la Escuela Militar.

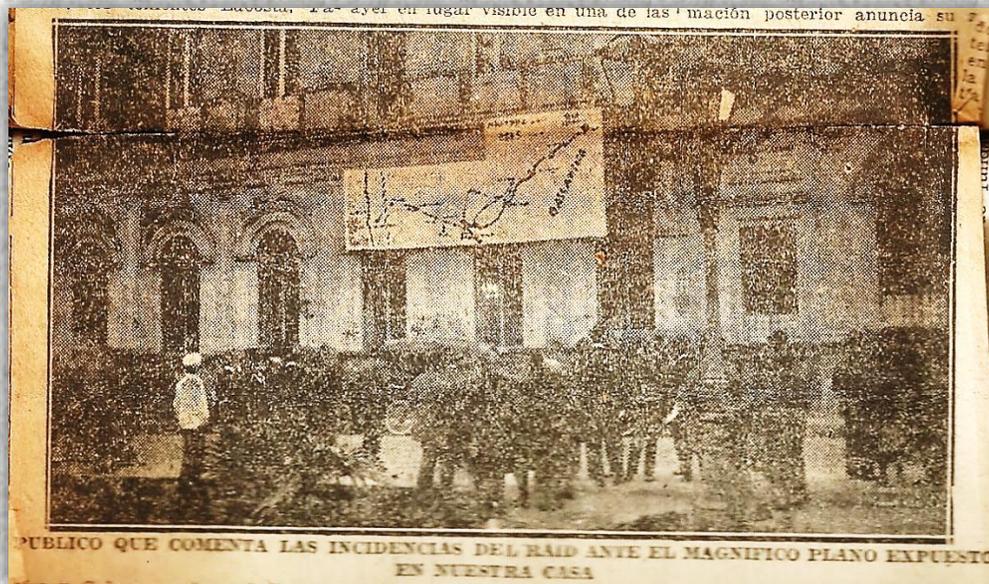
El 7 de septiembre emprende el vuelo hasta el Departamento de Treinta y Tres, donde en una localidad llamada Vergara, se abastecerá de gasolina, siguiendo hasta Pelotas, ya en territorio brasilero. Desde aquí volaron a Porto Alegre. El día 9 voló con destino a Florianópolis, sin embargo, una tormenta le obligó detenerse en Domingo das Torres, donde debió permanecer durante dos días, llegando a Florianópolis el día 12, con mal tiempo durante toda la ruta.



Prensa uruguaya del día 8 de septiembre de 1922



Mientras tanto, la prensa de al menos cuatro países seguía informando algo del desarrollo y percances que sufrían, ya dos equipos de aviadores: Aracena con Seabrook y Fels con Piacentini. Ese mismo día 12, Aracena voló al municipio de Santos (ubicado en el litoral del Estado de São Paulo), luego de una breve detención debido a un problema con la bomba de gasolina.

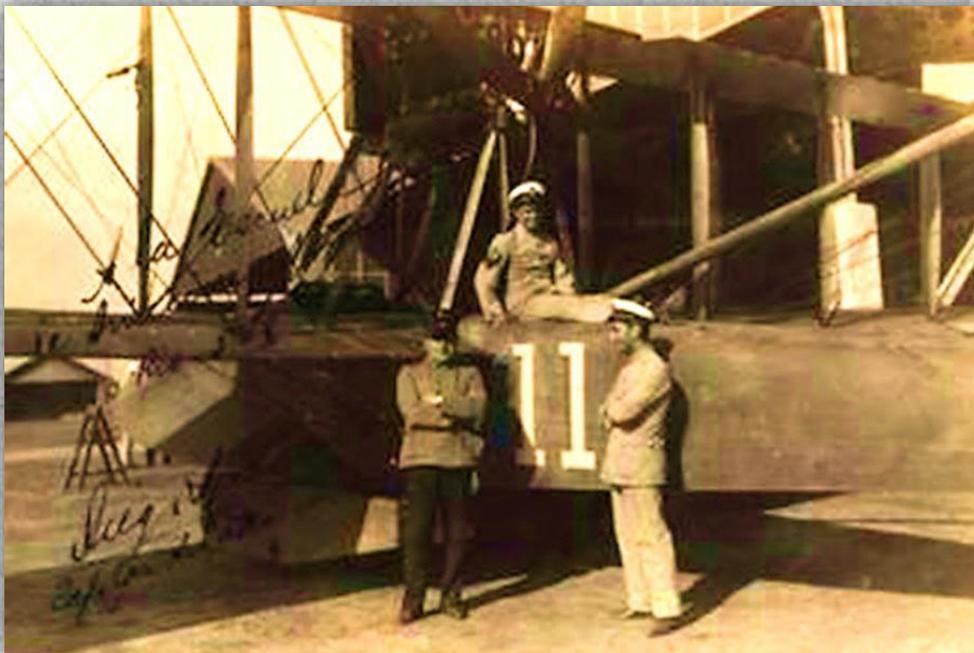


Recorte del diario El Mercurio donde se muestra cómo se seguía, pública y diariamente, este osado raid aéreo.
(Gentileza de Ana María Ried Undurraga)

El día 14 de septiembre el capitán Arcena salió poco antes del mediodía dispuesto a efectuar de un solo vuelo el viaje desde Santos a Río de Janeiro, pero pasado Ubatuba las malas condiciones le impidieron continuar y decidió volver hasta esta última ciudad, efectuando un aterrizaje en la playa, lugar que le pareció apropiado, pero una hendidura poco visible del terreno frenó bruscamente el aterrizaje, capotando el avión, quedando con ambas alas destruidas lo que de momento impidió terminar el raid en Río de Janeiro. Prácticamente piloto y acompañante no sufrieron lesiones ya que el avión llevaba muy poca fuerza en el momento del accidente. Hasta esa etapa se habían volado 3.390 kilómetros en 38 horas y se habían efectuado 12 aterrizajes, con lo que todos, incluido Arcena, dieron por concluida su misión, por lo que fue llevado a bordo del cazatorpedero *Amazonas* hasta Río.

El 16 de septiembre, Arcena era aclamado a su arribo a Río de Janeiro, declarándole huésped oficial del Ejército del Brasil. Dos días más tarde, acompañado de los embajadores, Sres. Miguel Cruchaga y Guillermo Subercaseaux, el bravo capitán Arcena concurría al Palacio de Catete, para hacer entrega al Presidente Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa, de la carta que contenía el mensaje del pueblo de Chile al del Brasil.

Días después, instado Arcena tanto por el gobierno de Brasil como por el embajador chileno a que diera término a su raid, se le suministró un hidroavión de la Marina de Guerra, con el cual fue llevado hasta Ubatuba el 25 de septiembre, por el Primer Teniente Víctor de Carvalho y Silva junto al mecánico naval de primera clase, Laudelino Pedro Barbosa. Una vez arribados al punto del accidente, Arcena tomó los mandos del hidroavión Curtiss HS-2L N° 11 de la Marina de Guerra y tras lanzar un mensaje de saludo y agradecimiento al pueblo de Ubatuba, emprendió la empresa de conclusión del vuelo. Luego de un aterrizaje para reabastecerse de combustible en Baptista das Neves en la Isla Grande, enfiló recto a Río donde se le vio sobrevolar victorioso el morro Pan de Azúcar, antes de su aterrizaje final efectuado a las 15.56 horas (hora local brasileña).



Fotografía dedicada por Diego Arcena a la Escuela de Aviación Naval.

Al respecto de este vuelo y detalles, estos quedaron consignados en un informe oficial emitido por el Ministerio de Marina, de fecha 25 de noviembre de 1922, y del cual transcribo algunos párrafos de su parte final: *“Al consignar las diversas circunstancias del brillante raid, realizado por el bravo Capitán chileno Arcena, en un rasgo en que, al arrojo de una proeza memorable, se alía la particular significación de esa demostración de cordialidad, con que los tradicionales amigos del Brasil se asociaron a la conmemoración del primer centenario de su independencia, no pueden ser olvidados los nombres de los “pioneers” de la travesía de la Cordillera de los Andes, renovada una vez más.*

Al lado del Capitán Diego Arcena, vencedor del raid “Santiago-Rio Janeiro”, deben ser inscritos en este documento los dos bravos chilenos, el Capitán Dagoberto Godoy, primer aviador que traspuso los Andes, llegando hasta Mendoza por una altura de 6,000 metros sobre el mar y del Capitán Armando Cortínez, que también traspuso la cordillera en idénticas condiciones, realizando el primer trayecto de ida y vuelta de Santiago a Mendoza, además de los nombres de Locatelli y Mlle. Bolland y algunos arrojados aviadores argentinos.

Aracena, Godoy y Cortínez, afirmaron brillantemente el valor de la Patria de O’Higgins y de Portales, proclamado en todas las páginas de su brillante historia que el mundo entero se acostumbró a admirar en sus episodios épicos, como el memorable de Iquique, en el cual Arturo Prat consubstanció, en la figura de un hombre, la tradicional heroicidad de una raza.

Para que el hecho del Capitán Arcena sea conservado en la memoria de la posteridad, se levantó esta acta en cinco ejemplares, de las cuales una será dirigida al Excmo. Señor Arturo Alessandri, Presidente de la República de Chile, otra a la Inspección General de Aviación de Chile, la

tercera al Instituto Histórico y Geográfico de Río Janeiro, la cuarta al Museo Naval de Río Janeiro y la última a la Escuela Naval.-

(Firmados): Américo José Cardoso, Capitán de Fragata, Director de la Escuela de Aviación Naval; Darío Paes Leme de Castro, Capitán de Corbeta, Vicedirector de la Escuela de Aviación Naval; Othelo de Alcántara Gomes, Capitán Teniente Comisario; Paulo de Sousa Bandeira, Primer Teniente Piloto Aviador; Teodoro Neiva de Figueiredo, Primer Teniente Piloto Aviador; Mario Cunha Godinho, Primer Teniente Piloto Aviador; Paulino Acevedo Soares, Primer Teniente Ingeniero Maquinista; Luis Netto Dos Reys, Primer Teniente; Epaminondas Gomes dos Santos, Primer Teniente Aviador.- Conforme: Darío Castro, Capitán de Corbeta.-

Al respecto del día del homenaje a Diego Aracena en la Escuela de Aviación Naval de aquellos días, se aprovechó el hecho que Alberto Santos Dumont se encontraba en Brasil, para pedirle al célebre aviador que fuera él, quien pronunciara el discurso de bienvenida en honor al piloto chileno. Pero el día de la ceremonia, se desencadenó un temporal tropical y como la finca cafetera de Santos Dumont quedaba algo distante, no tuvo como trasladarse para cumplir con lo comprometido. Ante esta disyuntiva y no queriendo faltar a tan relevante compromiso, escribió una conmovedora nota que logró enviar con un vecino, y que Aracena guardara a lo largo de sus días muy celosamente junto a otros importantes recuerdos personales.

Unas reveladoras líneas sobre este significativo tesoro, da cuenta el aviador chileno, Armando Venegas de la Guarda⁵², cuando señala: *“Santos Dumont no tuvo cómo movilizarse para ir a cumplir su cometido. En estas circunstancias y no queriendo faltar a su deber, escribió en un papel cuadriculado, que tengo en estos momentos en mis manos, y con las grandes letras que él usaba, el discurso correspondiente, colocándole al final su valiosa firma. Y consiguió, finalmente, que un vecino que tenía caballos lo llevara a la Escuela de Aviación, donde fue leído y aplaudido como se merecía.”*⁵³

Homenaje chileno a Santos Dumont con ocasión del Centenario de Brasil

Algunos de los primeros registros que explican la presencia de esta distinguida visita a nuestra ciudad de Santiago, quedan de manifiesto en el acuerdo del Consejo Municipal de fecha 1° de septiembre de 1922 y que respalda la Nota N°109 del día cinco de ese mismo mes.

Luego, una nota publicada en El Mercurio de Santiago⁵⁴ ratifica el tema, señalando la lectura y aprobación de un informe emitido por una delegación municipal⁵⁵ que había estado presente en el mes de septiembre para participar en las fiestas del Centenario del Brasil, ocasión que se habían comunicado con don Miguel Cruchaga Tocornal, Embajador de Chile en aquella nación por aquellos días (y emparentado con don Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile), para comunicarle a través suyo a don Alberto Santos Dumont que una importante calle capitalina, sería bautizada en el mes de noviembre con su nombre.

⁵² Venegas de la Guarda, Armando. *Recuerdos de casi un siglo*. Pág. 146 y 147.

⁵³ Esta carta estuvo en uno de los álbumes de recuerdos que la señora Inés Padilla viuda de Aracena, facilitara al autor con la intención de donar algunas cosas al entonces Museo de Aeronáutica que quedaba en Quinta Normal, Santiago. Lamentablemente, muchas de estas cosas se encuentran aún en la actualidad confinadas en cajas, para su resguardo tras algunos de los desórdenes sociales ocurridos desde octubre del 2020.

⁵⁴ Diario El Mercurio. Santiago, martes 7 de noviembre de 1922. Pág.19

⁵⁵ Consultar Anexo 2.



Santiago, á 5 de Setiembre de 1922.-

La I. Municipalidad, en sesion de 1º del pte. y comp un homenaje al precursor de la aviacion, acordó dar el nombre de "Santos Dumont" a la nueva calle prolongacion de la Avenida del Rosario, que empieza en la Avenida Recoleta y termina en el Cerro San Cristobal.

Lo que comunico a U.S. para su conocimiento.

Dios güe. a U.S.

J. Francis

Poco tiempo más tarde, en la sesión del Aero Club de Chile del día lunes 6 de noviembre, se daba lectura a un telegrama del ministro Cruchaga, quien confirmaba la inminente visita a Santiago de Alberto Santos Dumont, por lo que el Consejo Municipal reunido esa tarde, acordaba unánimemente el declararlo "Huésped Ilustre" de la ciudad.

19

NOVIEMBRE DE 1922

La Municipalidad acuerda declarar huésped ilustre de la ciudad a Santos Dumont

10

El distinguido aviador será recibido en una sesión solemne. — El viaje de los municipales al Atlántico. — Próxima visita a Santiago de los ediles de Río y San Pablo. — Nombramientos de empleados municipales. — Asuntos tratados en la sesión extraordinaria de ayer.

La Municipalidad celebró sesión extraordinaria en la tarde de ayer bajo la presidencia del primer alcalde don Emilio Silva Espejo, y en el cual anuncia para diciembre próximo la visita a Santiago de las delegaciones de los Municipios de San Pablo y Rio de Janeiro, a César Echeverría; Inspector de la Policía de Asco, don Eliodoro Muñoz Gamboa. Igualmente fueron nombrados poseadero de la Policía de Asco, don Clodomiro

Viene en camino

Era así que el 30 de octubre de 1922, Santos Dumont arribaba al puerto de Buenos Aires a bordo del vapor R.M.S. Araguaya⁵⁶ procedente de Río de Janeiro. Una importante delegación del Aero Club Argentino encabezada por Alberto Roque Mascias y el propio Embajador de Brasil, lo esperaban ansiosos para brindarle un gran recibimiento. Es así que, fue conducido al hotel, donde le ofrecieron una muy tradicional copa de champaña.

En los días siguientes, tuvo una serie de paseos y agasajos. Visitó a algunas autoridades de gobierno, entre ellos, al entonces Ministro interino de Relaciones Exteriores, Tomás Le Breton y al de Guerra y Marina, vicealmirante Manuel Domecq García. Igualmente visitó el aeródromo de El Palomar, donde departió con el ex Jefe de la Aeronáutica Militar, general Enrique Mosconi, Alejandro Pastor Obligado y con Atilio Esteban Cattáneo, con quien había podido volar en 1916, a bordo de uno de los ya obsoletos biplanos Farman *Escuela Militar de Aviación* N° III⁵⁷.



**Alberto Santos Dumont (2) en El Palomar. Se aprecian al Teniente coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi (3), Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado (1), Aníbal Brihuega (4), Bartolomé de la Colina (5), Atilio Esteban Cattáneo (6).
3 de noviembre de 1922⁵⁸**

En declaraciones posteriores de Santos Dumont al diario A Noite, publicadas en fecha 29 de noviembre, añade que en Buenos Aires, tuvo el honor de ser recibido por el presidente Marcelo Torcuato de Alvear, quien recientemente, en octubre de 1922, había asumido la primera magistratura de esa Nación. Alvear, quien fue elegido presidente mientras representaba a su país como Embajador en Francia, estaba muy al tanto del aprecio que la nación gala y Europa en general, tenían por Santos Dumont y su legado. En la entrevista, Santos Dumont señala que le fue ofrecido como agasajo, un almuerzo donde pudieron recordar algo de la vida en Francia, los sufrimientos tras el conflicto mundial, y los adelantos que el mundo estaba experimentando con el desarrollo de la aviación.

⁵⁶ Diario La Nación, Buenos Aires, 30 de octubre de 1922. Pág. 5. El R.M.S. *Araguaya*, de la Royal Mail Steam Packet Company, había sido incautado durante la primera guerra mundial y vuelto al servicio recientemente el 29/10/1920, siendo solo desde el año siguiente, utilizado exclusivamente como crucero de pasajeros.

⁵⁷ Datos de baja a partir de 1919. Información proporcionada muy gentilmente por el Mg. Eloy Martín

⁵⁸ Archivo Eloy Martín.

Otro recuerdo importante del paso por Argentina a Chile, fueron las actividades desarrolladas en Rosario, -otra de las ciudades muy lindas en la Argentina- señalaría en la nota. Por la tarde del 4 de noviembre, Santos Dumont arribó por tren a la ciudad portuaria de Rosario, situada en el sureste de la provincia de Santa Fe, donde será nuevamente agasajado con una serie de homenajes muy significativos, como lo fueron la designación de una plaza pública que, por iniciativa del Intendente municipal, don Alfredo Juan Rouillon Vierci, personaje quien estaba estrechamente ligado a la aeronáutica y que por muchos años, será el alma del Aeroclub Rosario⁵⁹.

Este emotivo acto de inauguración de la plaza con su nombre (hoy ubicada en barrio Alberdi, sobre calle José Hernández entre Marcelino Freyre y Cmte. José Superí, siendo Álvarez Thomas el cuarto lado de la plaza Santos Dumont), tendrá lugar durante la mañana del domingo 5 de noviembre, evento al cual asistieron las autoridades edilicias y una selecta representación de la sociedad rosarina. Una nota del diario local "La Capital" señalaría⁶⁰ que para sellar esta ocasión, se hizo acuñar una medalla recordatoria⁶¹. Por la tarde de mismo día, también en la ciudad de Rosario, se bautizará un hangar del antes referido club, como: "Cobertizo Santos Dumont" en el entonces aeródromo de El Saladillo.



Fotografía del segundo emplazamiento del Aero Club Rosario, en el aeródromo Paganini, en donde se conservó el nombre "Cobertizo Santos Dumont" para el hangar principal⁶².

Tras participar activamente en estos festejos y volver a Buenos Aires, el martes 7 de noviembre, Santos Dumont registra su salida desde la Estación Retiro, desde donde tomará el ferrocarril transandino con destino hacia Chile⁶³.

Alberto Santos Dumont arriba nuevamente a Chile

Al respecto, el día 9 de noviembre llegaba a la Estación Mapocho procedente de Mendoza, donde lo esperaba numeroso público que deseaba saludar al ilustre viajero, entre ellos el señor Silvino Gurgel

⁵⁹ Iniciado en noviembre de 1919 y fundado formalmente el 17 de enero de 1920. <https://aeroclubrosario.com/historia/>.

⁶⁰ "La Capital" es el diario de la ciudad de Rosario y sus alrededores. Fundado el 15 de noviembre de 1867, es el periódico más antiguo de Argentina todavía en circulación. Dato proporcionado por el Dr. Marcelo W. Miranda, de la ciudad de Rosario, Argentina.

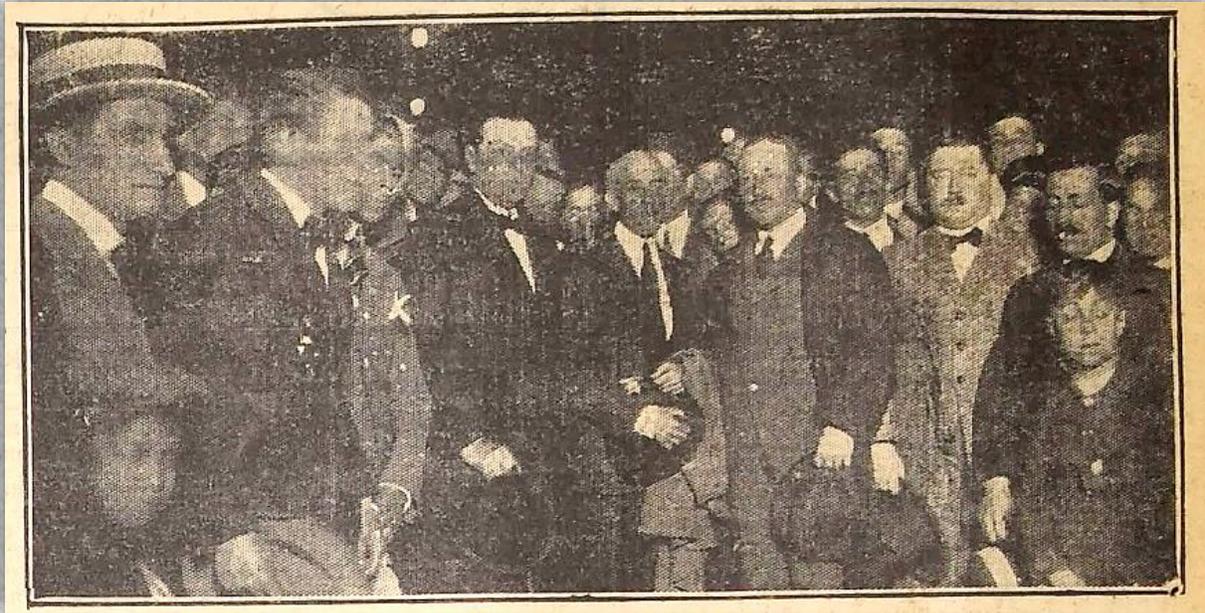
⁶¹ Fernández Brital, Oscar. *Yo, Santos Dumont, Páginas sueltas de un diario apócrifo*. Ediciones del Candil. Bs. Aires, Argentina. Julio de 2006. Pág. 161.

⁶² El primer hangar bautizado con el nombre de "Santos Dumont", como un sincero y justiciero homenaje a la figura de quién fuera uno de los precursores de la aviación a motor. Esta instalación, que por sus extraordinarias medidas podía llegar a albergar hasta 20 aviones a la vez, de resultas de un fuerte temporal que el día 26/9/1925 azotó todo el sur de esa Provincia, en cuya oportunidad el viento adquirió gran intensidad soplando rachas ciclónicas, resultó, lo mismo que otros dos cobertizos, totalmente destruido, y con él todas las 11 máquinas que en ese momento se encontraban en su interior.

⁶³ Ibidem. Pág. 161.

do Amaral⁶⁴, Embajador de Brasil junto a numeroso personal de la sede diplomática; el primer alcalde de Santiago, don Emilio Silva Espic y otras autoridades comunales; el prefecto de policía, don Julio Bustamante; el alcalde de Valparaíso, don Carlos Rodríguez Alfaro; además de una delegación de la Escuela de Aeronáutica Militar encabezada por el General Luis Contreras Sotomayor.

Al llegar el tren a los andenes, el Orfeón de Policía rompió el ambiente con los acordes del Himno Nacional del Brasil, minutos después descendía Santos Dumont acompañado de Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile, quien le acompañaba en el viaje a Santiago desde la ciudad de Llay-Llay, junto a algunos otros miembros de esa corporación aeronáutica.



Santos Dumont a su llegada a la estación Mapocho.

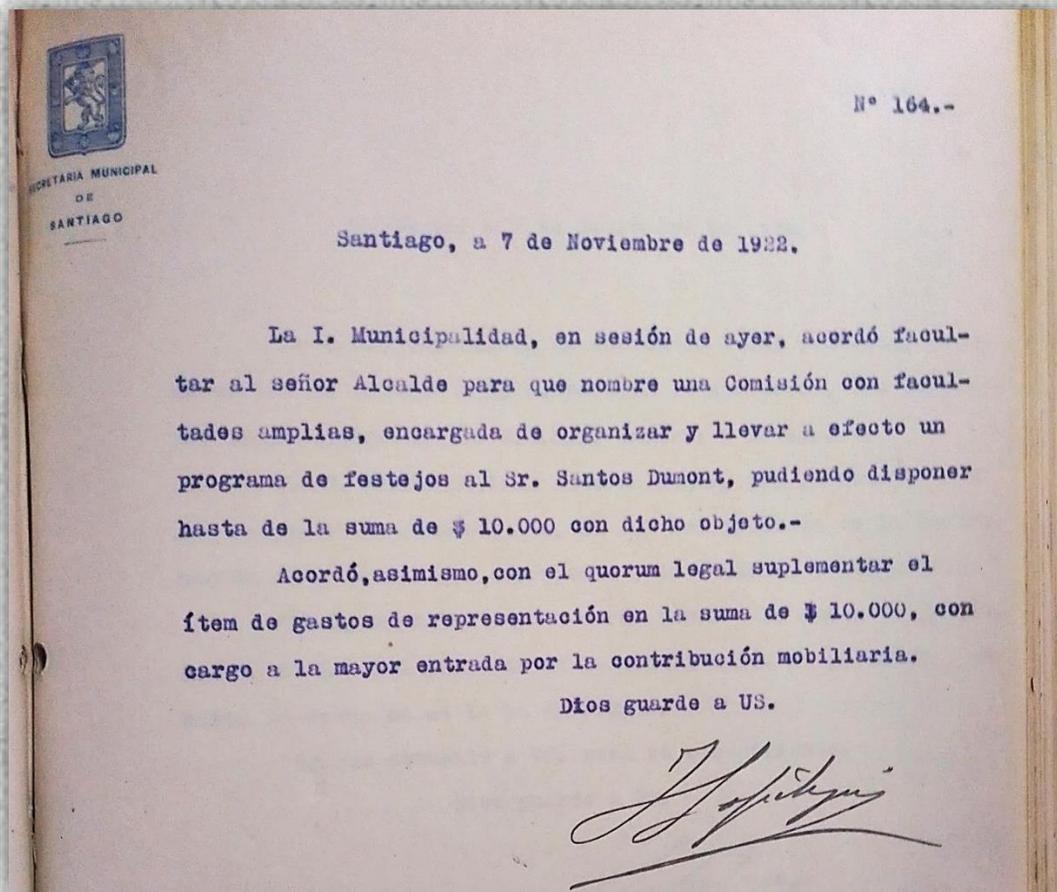
Al centro, los señores Silvino Gurgel do Amaral, Embajador de Brasil; Alberto Santos Dumont y Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile.

El público reunido en los andenes lo aclamaba entre aplausos a su persona y vivas para el Brasil. Cuando salían de la estación, llegaba el capitán Diego Aracena quien minutos antes había estado en una de las muchas actividades y veladas en su honor, esta vez en el Teatro Municipal. El público de la Estación pudo apreciar como Aracena se unía en un fuerte abrazo con el ilustre aviador, ya que ambos se habían conocido al término del Raid Santiago-Rio de Janeiro que recientemente había efectuado el aviador chileno.

De aquí, partieron al centro de Santiago, al prestigioso Hotel Savoy, ubicado en la vereda poniente de la calle Agustinas 1025 casi esquina de Ahumada. A sus salones de recibo, llegaban esa noche muchos amigos del viajero que deseaban darle la bienvenida, entre los principales de ellos, estaban Armando Venegas, secretario del Aero Club de Chile, con quien le unía una fuerte amistad; Carlos Francisco Borcosque; Sirio Contrucci Ballerini; Juan Maluenda; David Fuentes y varios otros pilotos civiles,

⁶⁴ Era hermano de Luís Avelino Gurgel do Amaral, quien era buen amigo de Santos Dumont desde 1916. Recientemente promovido a Embajador, Silvino había asumido la Embajada brasileira en Santiago de Chile en septiembre de 1922, sustituyendo al Embajador don José Manuel Cardoso de Oliveira.

diplomáticos y aviadores militares. A pesar de hallarse fatigado por el viaje, compartió entusiastamente con todos los asistentes hasta después de pasada la medianoche.



LOS FESTEJOS EN HONOR DEL CAPITAN ARACENA

LA VELADA DE ANOCHE EN EL UNION CENTRAL SE REALIZO CON ESPECIAL LUCIMIENTO, ASISTIENDO EL AVIADOR SANTOS DUMONT

El banquete del Aero Club y otras manifestaciones que se verificarán hoy

Las atenciones que se hacen en homenaje del capitán Aracena han continuado desarrollándose ayer con todo entusiasmo, testimoniando así nuestra ciudad su	Alcaldía, donde fueron atendidos por el Alcalde señor Silva Espic y algunos regidores. El capitán Aracena se manifestó muy agradecido del señor Silva	por Armando Veneza y de algunos directores de la misma institución. Fuera del programa de bailes, ejecutados por la Compañía
--	---	--

teranos de la Gran- Especial atraco calle Ejército local da con guirreafas e cas desde la Alameda. Blanco. Esta será amonada y de la guarnición. Se ha abierto a curso de carruajes yon horrosos en Oatin y Chavez, y e nidos por un jarat los señores Ordoz Jorge, Valdivia y Osea. Lorea. La inscripción p costará \$ 10. 200 valor de las \$ 10 para los carr para las puestas a ple. Tanto las em inscripciones se en posición del stio.

Mientras tanto, durante esta misma jornada, las autoridades edilicias junto a los miembros de la comisión encargados de los actos para atender a Santos Dumont, afinaban algunos detalles para el siguiente día.

Durante esta reunión, los regidores señores Horacio Manríquez, Arturo Ramírez, Gustavo Walker y Arturo Besoain junto al alcalde Silva Espic intercambiaron diversas ideas respecto a los festejos que se le tributarían al precursor de la aviación.



Titulares del diario El Mercurio, Santiago 10 de noviembre de 1922

Al día siguiente, a eso de las diez de la mañana, el alcalde acompañado de algunos regidores, lo pasaron a buscar al Savoy, con el objeto de invitarlo a recorrer la ciudad. Al mediodía, el alcalde ofreció un gran banquete de honor, en el célebre Restaurant Gage, al cual concurrieron numerosos invitados y jefes de reparticiones municipales. Terminado el almuerzo, Santos Dumont acompañado por la comitiva continuaron recorriendo los principales paseos de la ciudad, entre ellos, el Parque Forestal y el Cerro Santa Lucía, manifestándose el visitante muy encantado de las bellezas naturales de sus alrededores.

A continuación, y antes de volver al Savoy, Santos Dumont pasó a la embajada del Brasil, para saludar y agradecer al señor Embajador Gurgel do Amaral, con quien conversó algunos momentos. Tras el término de esta visita, se dirigió a la Federación Deportiva de Chile, donde fue recibido por el señor Luis Pezoa Guzmán, Secretario General de esa institución, quien agradeció al distinguido visitante la visita que hacía a la casa de los deportistas chilenos. Santos Dumont recordó a la exitosa delegación chilena que recientemente había visitado Río de Janeiro con ocasión de los Juegos Olímpicos Latinoamericanos.

Por la tarde, Santos Dumont estaba invitado a concurrir a la recepción que se daba ese día en honor al capitán Diego Aracena Aguilar en el Club Inglés, pero a la cual no pudo asistir debido a la estrechez de horario, pero si pudo asistir en la noche, a la función que en honor al capitán Diego Aracena daría el Aero Club de Chile en el Teatro Unión Central, y que contaría con la actuación de la Compañía de Baile Ruso y de otro gran acto de concierto, a cargo de los distinguidos cantantes nacionales, soprano Blanca Larini, tenor Ludovico Muzzio, barítono Oscar Moebis y el bajo Lautaro García. También estuvo presente la precoz pianista Helia Julio Padilla, quien fue obligada a la repetición. En los entreactos amenizó la banda del Orfeón de la Policía, quienes fueran enviados por el Intendente de la provincia.

Al comenzar la tercera parte del espectáculo, el capitán Aracena llegó al palco oficial donde estaba Santos Dumont, en ese instante, el público rompió en aplausos y vivas para ambos. Estaban presentes esa noche en la función, S.E. el Presidente de la República, el Ministro de Guerra, el Inspector General de Aeronáutica, los capitanes Federico Baraona W. y Dagoberto Godoy F., el ahora célebre ingeniero mecánico Mr. Arthur R. Seabrook, el Intendente de la provincia y alcaldes de Santiago.

Esa misma noche, siendo las 23.54 horas del viernes 10 de noviembre, fue cuando en el país se producía un fuerte y prolongado temblor que causó gran alarma en Santiago. La información oficial

pronto señalaría a la provincia de Atacama, como epicentro y a medida que avanzaban las horas, se conocería de un maremoto ocurrido en el puerto de Caldera y cuya fuerza hundió el muelle fiscal.



Casi a la medianoche, la fuerza de la tierra se hizo sentir entre Vallenar y Coquimbo destruyendo algunos sectores de la línea férrea al norte de Chile. Treinta minutos después, un tsunami arrasaría los pueblos costeros entre Antofagasta y Chañaral.



Muelle destruido en Caldera.

Fuente filmica en: <https://www.youtube.com/watch?v=SShKHS4HdkU>

Posteriormente, se informaba que el sismo habría afectado fuertemente a las ciudades de La Serena, Illapel, Copiapó, Coquimbo, Antofagasta, Iquique e inclusive, se habría sentido desde Mendoza y hasta Buenos Aires, Argentina.

La Revista Zig-Zag⁶⁵, recoge una visión bastante particular de esta mañana, y que reproduciré para la mejor comprensión de su personalidad. *“Hubiéramos querido ver a Santos Dumont con ese extraño sombrero puntiagudo – horadador de nubes– con que aparece en las fotografías; pero, a pesar de ser las once y media de la mañana, acaba de levantarse y nos recibe en pijama de seda violeta, que hace su cuerpo más enjuto. Tiende la mano con un gesto efusivo. – Anoche fui al teatro – dice disculpando su pereza. – Y agrega sonriendo: – Y como hemos estado de terremoto...”*

Nos ofrece una butaca, y habla. Su semblante expresivo – de gran carácter, que diría un pintor – se ilumina con una sonrisa jovial. Va un instante a la habitación contigua. Sus movimientos son vivos. Vuelve y se sienta. Habla. Habla de aviación, habla de su viaje y de su retorno a París; habla con tono sencillo y cordial, subrayando las palabras con breves ademanes. Nosotros no queremos someterlo al tormento de un interrogatorio. ¿Para qué? Mejor es que charle así: de lo que quiera y como quiera. Y él lo hace con su tono habitual: franco y simpatiquísimo. Habla de París con un cariño inmenso. Habla de su patria, de sus invenciones, con la modestia de un hombre que tiene derecho a ser modesto.

Santos Dumont cuenta con 49 años. Obstinadamente fue desde niño tras lo que para todos era una locura. Para todos no; hubo un hombre que creía en él; su padre.

De las páginas del libro “O que eu vi o que nos veremos”, escrito por Santos Dumont, surge la figura de ese hombre de gran espíritu y de singular carácter, que, cuando su hijo contaba con 18 años, lo envió a París con un capital, después de entregarle la escritura de su emancipación acompañada de unas cuantas palabras como en las viejas leyendas. “Tengo aún algunos años de vida; ¡quiero ver cómo te conducirás! Ve a París, el lugar más peligroso para un rapaz. Vamos a ver si sabes hacerte hombre”. Y el niño fue a París y se hizo hombre, gran hombre...”

Por la tarde de ese sábado, asistiría a un banquete que había preparado el Aero Club en los salones de del edificio institucional y que presidía su presidente don Jorge Matte Gormaz. A este acto estuvo invitado el Ministro de Guerra, el Embajador del Brasil, el Embajador del Uruguay, el Encargado de Negocios de la Argentina, los generales Contreras, Altamirano y Briebe además del almirante Zegers.

Al día siguiente, a las diez de la mañana del día domingo 12 de noviembre, Santos Dumont acompañado de las autoridades edilicias, concurrían en visita oficial a la continuación de la calle de Nuestra Señora del Rosario o más conocida como “Avenida del Rosario”⁶⁶, la que ya se encontraba *“artísticamente adornada por pabellones nacionales y flores en las ventanas y puertas de las casas”*⁶⁷, y que desde ese día llevaría el nombre de *Avenida Santos Dumont*.⁶⁸ Agregaba una nota del diario⁶⁹: *“La llegada de Santos Dumont dio motivos para que el numeroso público prorrumpiera en atronadores aplausos y vivas a Chile y al Brasil”*.

Pasadas las 11 horas de la mañana de ese día, se verificaría la inauguración oficial de la nueva avenida Santos Dumont, la que ahora daba acceso al Cerro San Cristóbal por la avenida Recoleta. Con este

⁶⁵ Revista ZIG-ZAG N°926, Santiago 18 de noviembre de 1922

⁶⁶ Ver anexo 3.

⁶⁷ El Mercurio, lunes 13 de noviembre de 1922. Pág. 3.

⁶⁸ Ver anexo 4.

⁶⁹ Diario La Nación, lunes 13 de noviembre de 1922. Pág. 13.

motivo, se dio cita un numeroso gentío que querían conocer y manifestar todo el afecto, admiración y cariño a que se hace acreedor, alguien como Alberto Santos Dumont.



***Santos Dumont durante la inauguración oficial de la Avenida que hoy lleva su nombre en la actual comuna de Recoleta.
(Fotografía gentileza del MNAE).***

En los momentos de ser inaugurada la nueva Avenida, hizo uso de la palabra el segundo alcalde de la ciudad de Santiago, don Diego Escanilla, quien manifestó que a pedido del propio Santos Dumont, la ceremonia no se haría *“por medio de discursos oficiales, sino que con pocas frases, que el orador clasificó como expresiones sinceras que nacían de lo más profundo del corazón, de los representantes de la ciudad de Santiago, quienes querían tributar un homenaje al precursor de la aviación e hijo de una Nación hermana como lo es la República de Brasil”*.⁷⁰

Estas palabras del regidor Escanilla, fueron ampliamente comprendidas y, sobre todo, muy ovacionadas por el numeroso público que admiraba la solemnidad de este emotivo e histórico acto.

En seguida y en ese mismo lugar, las alumnas de la Escuela Normal N°2 de Santiago⁷¹ entonaron los himnos de Chile y el del Brasil –los que fueron muy aplaudidos- además de los coros “Patria Nueva” y “Fausto”.

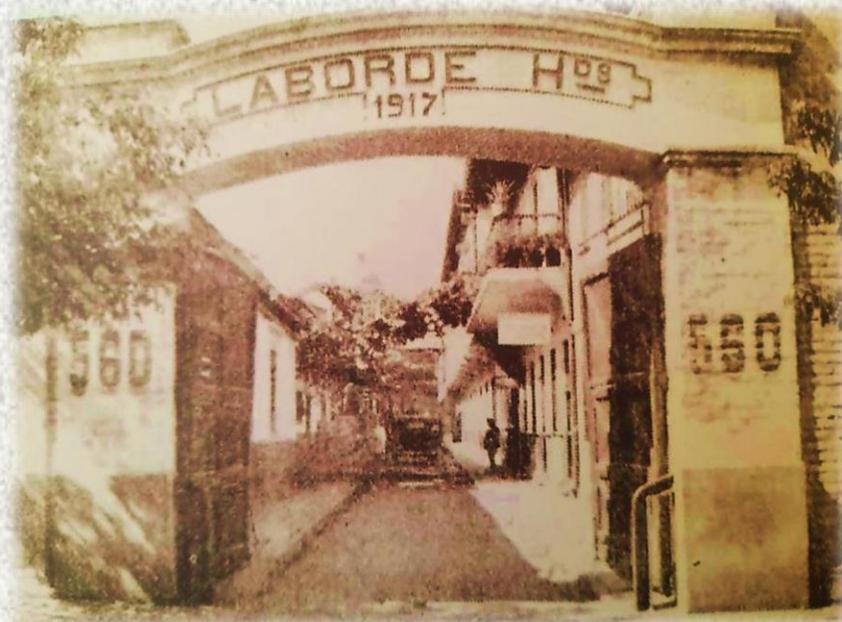
⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Escuela Normal N°2 de Santiago, fundada en 1902 como el Medio Internado Normal de Preceptoras, en 1908 se denominó también como “Escuela Normal de Señoritas”. (Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Escuelas_Normales_de_Chile)

Finalizada la inauguración de la vía pública, se elevaron globos y dispararon petardos, a continuación, el homenajeado y las autoridades se trasladaron a un local cercano⁷², en donde se le ofreció un brindis con champaña. A eso de las dos de la tarde de ese día, volarían algunos aeroplanos arrojando proclamas de bienvenida en honor de la ilustre visita.



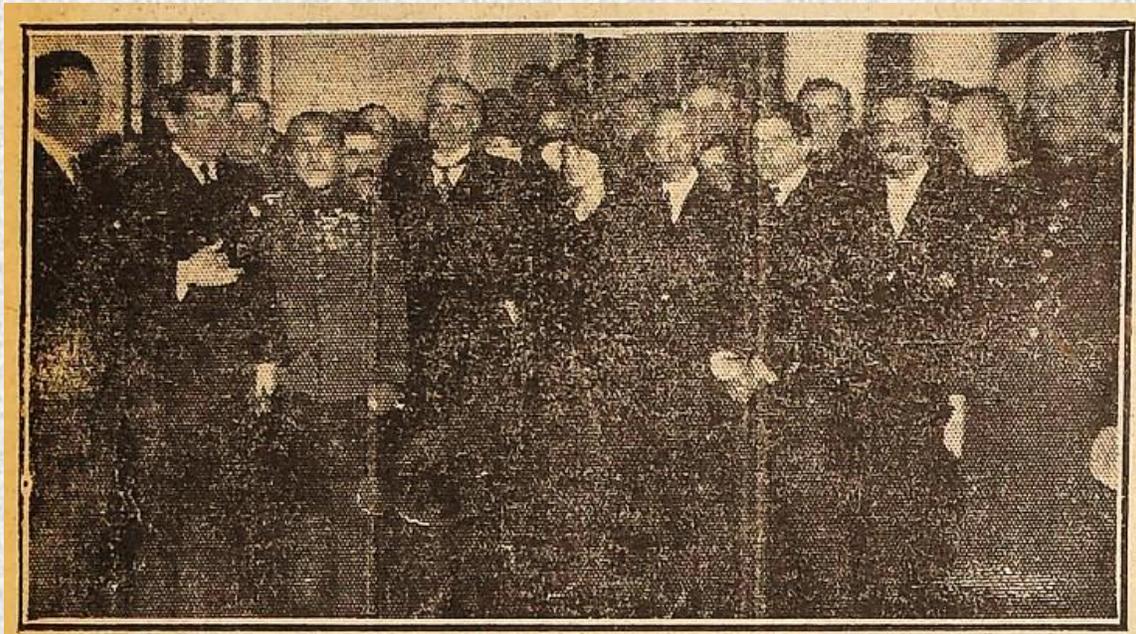
Santos Dumont, el Embajador del Brasil y otras autoridades presentes van camino a la gentil recepción que se preparara al interior de la fábrica de calzado "EDROBAL".



Portal principal de la curtiembre y fábrica de calzados de Laborde Hermanos, estaba ubicada en la avenida del Rosario 560, bautizada ahora como "Santos Dumont" a partir del 12 de noviembre de 1922. (Gentileza del señor Miguel Laborde Duronea)

⁷² Prestigiosa fábrica de calzado de los Hermanos Laborde fue fundada en 1917, por los hermanos vasco franceses Martin y Domingo Laborde Cametot, estaba ubicada en calle Santos Dumont 560. El local de ventas de la fábrica conocida como "Calzados Edrobal" estaba ubicado en Avenida Recoleta 899, exhibió una placa de bronce recordando este importante suceso por muchos años, hasta que, a principios de la década de los setenta ésta desapareció.

Más tarde, a eso de las 15.00 horas fue invitado al Club Hípico, donde cuyo directorio ofreció una copa de champaña, además de una de las carreras en su honor. Por la noche, se realizó una cena en el Club Militar ofrecida por la oficialidad del Ejército en honor a Diego Aracena, a la cual fueron especialmente invitados el Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma; el Ministro de Guerra y Marina, Hernán Correa Roberts; Alberto Santos Dumont y miembros del Cuerpo Diplomático.



Durante la recepción en el Club Militar, en compañía del presidente Alessandri y el capitán Aracena.

El día lunes 13, acompañado del alcalde Emilio Silva Espic y de varios regidores, visitó la Quinta Santa Julia, de propiedad del senador don José Pedro Alessandri Palma⁷³ en donde recorrió la propiedad y los diversos criaderos, siendo luego agasajado. A continuación, visitaron algunos paseos públicos de la ciudad y siguieron camino a visitar la emblemática Chacra Valparaíso, donde el 21 de agosto de 1910, el piloto César Copetta Brosio, realizara el primer vuelo de un avión en Chile⁷⁴.

Terminada la visita, fueron al Cerro San Cristóbal, en cuyo restaurant el alcalde Silva Espic y su comitiva le ofrecieron un almuerzo íntimo.

En las horas de la tarde, fue recibido junto al señor Francisco Ovalle Castillo y el Señor Embajador del Brasil por S.E. el Presidente de la República don Arturo Alessandri Palma, quien, tras una amena y detenida entrevista en la cual hicieron recuerdos de la visita del capitán Diego Aracena al Brasil, llevando los saludos de Chile, procedió a imponerle la alta condecoración nacional “Al Mérito”, en el grado de primera clase, que el Gobierno había resuelto otorgar al ilustre precursor.⁷⁵

⁷³ Hermano del entonces Presidente de la República de Chile, don Arturo Alessandri Palma. Nació en Linares, el año 1864. Hijo de Pedro Alessandri Vargas y Susana Palma Guzmán.

⁷⁴ Se dice que el avión encargado adquirir por los primos hermanos David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés en Francia, para celebrar las fiestas conmemorativas del centenario patrio chileno en septiembre de 1910, habría sido un modelo “Demoiselle”, pero por alguna suerte de problemas surgidos a su regreso a Chile, finalmente terminaron comprando un Voisin, modelo que fue volado por don César Copetta Brosio con el auxilio de su hermano.

⁷⁵ D.S. N°1428, Santiago 13 de noviembre de 1922.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

SEC.DA.-

N° 1428



DOC.-

SANTIAGO, 13 de Noviembre de 1922.-

HE ACORDADO Y DECRETO:

Concédese la condecoracion

"AL MERITO" de primera clase al señor Alber-
to dos Santos Dumont.

Tómese razón y comuníquese.

De Harco

a
a-
nd

Barros

TOMADO RAZÓN

23 NOV 1922

TRIBUNAL DE CUENTAS

[Signature]



LA VISITA DE SANTOS DUMONT A NUESTRA CAPITAL

LOS FESTEJOS EN SU HONOR REALIZADOS DURANTE EL
DÍA DE AYER

Hoy visitará las plantas eléctricas de La Florida y Maitenes

Ha continuado siendo muy festejado el distinguido aeronauta Santos Dumont.

En la mañana de ayer, acompañado del Alcalde señor Silva Espic y de varios regidores, visitó la quinta Santa Julia, de propiedad del senador don José Pedro Alessandri y en donde fué muy agasajado.

Recorrió en esta propiedad los diversos criaderos.

En seguida se trasladó a la Chacra Valparaíso, en donde también visitó todas las reparticiones de la Chacra.

Terminada estas visitas, Santos Dumont y comitiva, fué al Cerro San Cristóbal, en cuyo Restaurant el Alcalde señor Silva Espic le ofreció un almuerzo íntimo.

LAS VISITAS DE HOY

Conforme al programa de festejos, en la mañana de hoy el distinguido huésped, acompañado del Alcalde y de los regidores, se trasladará a Los Maitenes a fin de visitar la Planta Eléctrica.

A esta visita asistirá también el

Embajador del Brasil y el personal de la Embajada.

Con este motivo, se nos informa que la Gerencia de la Empresa le ofrecerá un almuerzo, al que serán invitados los regidores y personas especialmente invitadas.

La comitiva saldrá desde el Palacio Consistorial y se dirigirá en autos al sitio antes indicado.

VISITA A LA ESCUELA DE AVIACION

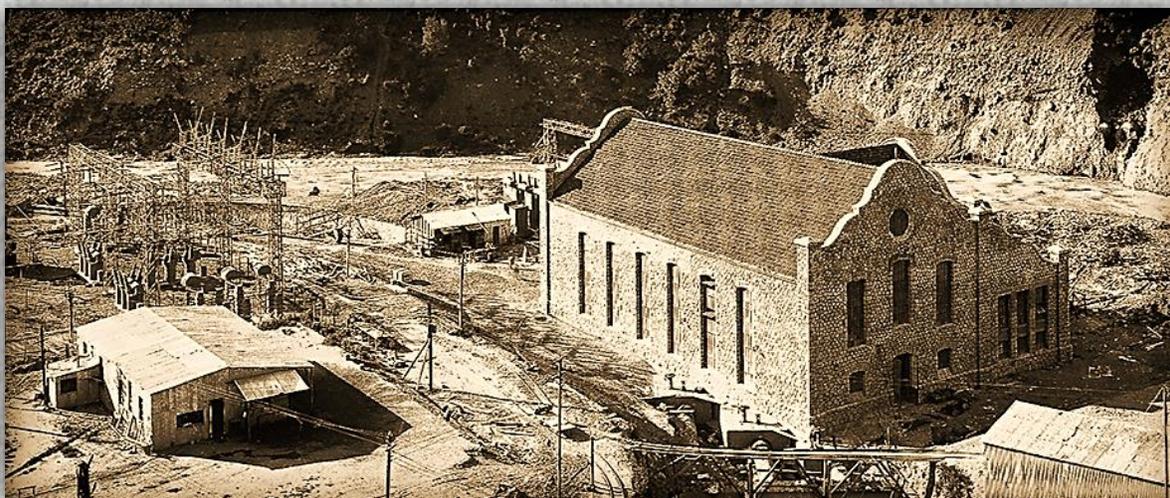
Mañana Santos Dumont, acompañado de su comitiva, visitará la Escuela de Aviación, en donde se le prepara una recepción.

Recorte del diario en donde se anuncia la visita a la Escuela de Aviación al día siguiente.

Tal como lo señala la nota de prensa anterior, el martes 14, estaba programada la visita a las plantas hidroeléctricas de La Florida y Maitenes⁷⁶, en donde la Gerencia de esta empresa lo festejó con un almuerzo. A esta actividad fue acompañado por el señor Embajador del Brasil, el Adicto Militar y otros personajes de la delegación diplomática brasileña, además del general Luis Contreras y el capitán Diego Aracena de la aviación chilena.

Una vez llegada la comitiva a la planta de la Central Hidroeléctrica de La Florida, el director encargado de la Empresa, ingeniero Juan Tonkin Thomas, invitó a los asistentes a recorrer las reparticiones de ambas plantas. A continuación, pasaron a uno de los salones de la casa de la Administración de Maitenes, en donde se había arreglado un comedor especial para la ocasión.

⁷⁶ En 1919 y apoyada por capitales chilenos y norteamericanos comenzó a construirse la Central Hidroeléctrica Maitenes, como parte de las iniciativas que buscaban aumentar la producción y distribución de la energía eléctrica en el país y particularmente en la zona centro-sur. Levantada por la Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica y por el ingeniero Juan Tonkin (1875-1959), Maitenes se ubicó en el valle del Cajón del Maipo y utilizó las aguas del río Colorado. La central contó con tres unidades de turbinas de 7.333 kW cada una, abasteciendo tras su inauguración en 1923 la fábrica de cemento de La Calera y los ferrocarriles que unían Santiago-Valparaíso y La Calera-Juncal. En 1921 la Compañía Chilena de Electricidad continuó la ampliación y mejoramiento de los servicios energéticos de la zona central del país, uniendo la central Maitenes con las subestaciones San Cristóbal de Santiago, las Vegas y Miraflores, estas últimas de Viña del Mar. Estas conexiones permitieron levantar el primer sistema eléctrico de Chile con una línea de transmisión de 110 kV. Asimismo, en Santiago se construyó un sistema de anillo de distribución subterránea de 12 kV que interconectó las centrales de Maitenes, Mapocho y La Florida que había sido instalada en 1910. (Fuente: <http://lugaresdeciencia.cl/ejes/energia/central-hidroelectrica-maitenes/>)



Central Hidroeléctrica Maitenes (1922)

Terminado el almuerzo, el señor Tonkin invitó a los presentes a continuar la visita a la planta. De acuerdo a lo consignado en la prensa, la comitiva se trasladó en auto a ver la *boca toma* de la central que se encontraba a un nivel superior de unos mil trescientos metros sobre el de Santiago. Santos Dumont se encontraba admirado del buen pie en que se encontraban las instalaciones que proveían la fuerza eléctrica para la capital y los alrededores.



Visita a la boca toma de la central Los Maitenes

Por la tarde del miércoles 15, a eso de las cuatro, concurrió Santos Dumont a la Escuela de Aeronáutica Militar en compañía del alcalde Silva, los regidores Ramírez, Besoáin, Retamales y varios jefes de reparticiones municipales. Acompañó al grupo también, el Vicario Apostólico y Obispo de San León, de Las Amazonas, Monseñor Sótero Redondo Herrero, quien se encontraba en Chile por aquellos días.

Minutos después de las cuatro y media llegaba el convoy frente al plantel aeronáutico, en cuya puerta eran esperados por el jefe de la Aviación Militar, General de División Luis Contreras Sotomayor; Generales de Brigada Juan Pablo Bennett A., Director del Material de Guerra y Jorge Lorca Prieto, Inspector de Instrucción, jefes del establecimiento y varias otras autoridades militares.

En los momentos en que Santos Dumont y la comitiva que le acompañaba entraban al patio principal en donde se encuentra el monumento "A los Mártires", la Escuela Mixta de Lo Espejo rompió con los acordes del himno del plantel.

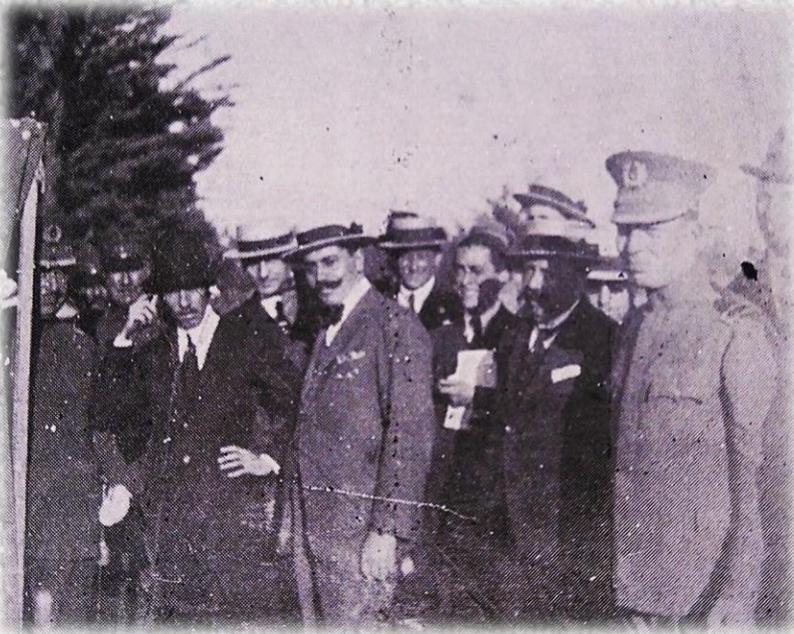
Terminado el acto, una de las alumnas se adelantó de las filas y le hizo entrega de un ramo de flores.



*Momentos antes de iniciar la experiencia de la primera transmisión radiotelefónica.
(Piloto teniente Andrés Soza, y teniente Gustavo Pinto S. como Observador)*

A continuación, visitaron las diversas reparticiones del plantel aeronáutico para luego dirigirse a la pista, donde presenciaron algunos vuelos de 15 aviones de instrucción y entrenamiento. Ese día llamaría especialmente su atención, uno en particular, el del Teniente 1° Andrés Soza Fuentes junto al

Teniente 1° Gustavo Pinto Sepúlveda -quien volaba como pasajero- realizando desde su avión, un singular experimento radial donde se comunicó con el teniente Lagreze en tierra:



Curiosa fotografía donde se recoge el momento en que se Alberto Santos Dumont recibe el mensaje radiotelefónico enviado desde el avión De Havilland que se encontraba en vuelo sobre la Escuela de Aeronáutica Militar en 1922

“Valiéndose de uno de los más grandes inventos del siglo, los aviadores chilenos envían desde el aire un fraternal saludo a Santos Dumont, quien desde tierra presencia la viva realidad del sueño que en hora feliz concibiera su grandioso genio, hasta llegar al perfeccionamiento con que la aviación hoy día asombra al mundo”

Al recibir el mensaje desde una estación instalada provisoriamente, Santos Dumont exclamó:

“Esto es grandioso; más progreso imposible exigir”.

Es importante señalar que esta halagadora respuesta a unos ejercicios impecables en esta práctica recién iniciada en Chile, fueron fruto de la exitosa iniciativa y tenacidad del teniente Gustavo Pinto Sepúlveda, *“genuino creador de los servicios de comunicaciones de la aviación militar”*⁷⁷.

Aneecdótico resulta también el conocer que desde el mismo avión De Havilland N°91 “Tacna”, se transmitiera un nuevo radio a una oficina en La Moneda, el que estaba dirigido al señor Embajador del Brasil en Chile, y que decía:

“Oficina de La Moneda, para transmitir al Embajador de Brasil, Exmo. Sr. Gurgel de Amaral, en momentos que el personal de la Aviación es honrado con la visita del eminente Santos Dumont, envía a V. E. sus saludos, augurando merecido éxito al Gobierno que hoy se inicia en la gran República hermana.

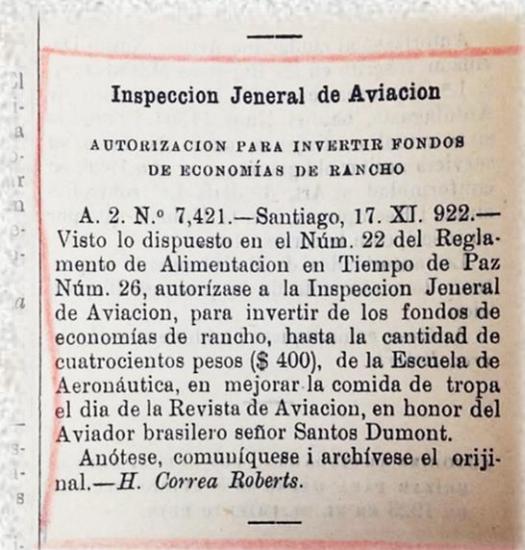
General Contreras.”

⁷⁷ Enrique Flores Álvarez. *“Historia Aeronáutica de Chile”*. Santiago de Chile, 1950.



Santos Dumont junto al general Contreras, comandante Arcena y oficiales del plantel

Terminados los vuelos, los visitantes fueron invitados a pasar a disfrutar de un buffet que se había especialmente preparado. Mientras tanto la banda de la Escuela ejecutó escogidos trozos musicales de su repertorio.



Curioso recorte del Boletín Oficial del Ejército, en que se señala la especial atención provista en el rancho diario, en homenaje a la visita que realizara don Alberto Santos Dumont a la Escuela de Aeronáutica Militar en 1922.

Otro muy interesante detalle testimonial, que nos ilustra sobre la espontánea generosidad y empatía emocional que Santos Dumont poseía, es la que apareció publicada en los diarios El Mercurio y La

Nación de esa mañana, donde a través de una carta que el ilustre brasileño Alberto Santos Dumont dirigía al alcalde de Santiago Emilio Silva, éste declinaba a la cena de festejo que el municipio había preparado en honor de su invitado para el jueves en la tarde. La razón esgrimida era la espantosa realidad que miles de chilenos vivían por estos días debido a los terribles daños producidos por los sismos y el maremoto en la zona norte del país.

UN NOBLE GESTO DE ALBERTO SANTOS DUMONT

DECLINA EL HONOR DEL BANQUETE QUE LE IBA A OFRECER LA MUNICIPALIDAD EN VISTA DEL DUELO DE SUS HERMANOS CHILENOS.

La espantosa catástrofe que conmueve en estos momentos al país, no ha pasado desapercibida para el ilustre huésped de esta ciudad, don Alberto Santos Dumont, quien ha resuelto declinar el honor del banquete que le iba a ofrecer la Municipalidad el próximo jueves en el Teatro Municipal.

Damos a continuación el texto de las comunicaciones que se han cambiado con este motivo entre don Alberto Santos Dumont y el Primer Alcalde de Santiago don Emilio Silva Espic:

"Santiago, 13 de noviembre de 1922.—Señor don Emilio Silva Espic, Primer Alcalde de Santiago.

Distinguido señor Alcalde: La catástrofe que ha devastado importantes centros de población del norte de Chile reviste caracteres de una calamidad nacional y siento verdaderamente el más hondo pesar por el duelo de mis hermanos chilenos.

En tal situación, me parece que debo declinar el honor del banquete que esa Ilustre Municipalidad pretendía ofrecerme el jueves 16 de los corrientes, y sólo agregar que mi gratitud hacia los distinguidos señores ediles de Santiago quedará mayor todavía si en su alto criterio concuerdan con el mío en estos momentos de angustia nacional.

Reciba una vez más señor Al-

calde, las seguridades de mi distinguida consideración.—Santos Dumont."

El Alcalde de Santiago dió respuesta a esta comunicación en los siguientes términos:

"Señor don Alberto Santos Dumont.—Presente.— Señor de mi consideración: He tenido el agrado de recibir su atenta de fecha de hoy en la que se sirve solicitar que no se lleve a cabo el banquete que la I. Municipalidad iba a ofrecer a Ud. en homenaje a los merecimientos que Ud. tiene ante la Humanidad entera, en vista del duelo que aflige al país por las víctimas que ha ocasionado en las provincias del norte el movimiento sísmico de la pasada semana.

Accediendo en nombre de la H. Corporación que tengo la honra de presidir, a tan noble petición, no puedo menos que consignar el agradecimiento con que los chilenos recibirán este noble gesto suyo que aquilata debidamente la estimación y afecto que Ud. profesa a esta tierra.

La I. Municipalidad sabrá exteriorizar en otra forma el homenaje que deseaba tributar a Ud., y, a no dudarlo, ella será en beneficio de las víctimas a que Ud. alude en su carta, y en nombre suyo.

Aprovecho esta oportunidad para reiterarle su consideración y alta estima.— Emilio Silva Espic, Primer Alcalde de Santiago".

grafos.—(Firmado). — Urmene-
ta."

Adhesión de Santos Dumont al pesar nacional

Como se sabe, en el programa de festejos confeccionado por la Municipalidad en honor de Santos Dumont, figuraba el banquete oficial que le ofrecería la Corporación en el Teatro Municipal.

En vista de la desgracia que le ocurre al país, el distinguido viajero ha declinado este homenaje y ha enviado al efecto, al Alcalde, una comunicación en que le expresa su deseo de declinar los festejos que se han organizado en su honor, en vista de la desgracia que cubre de duelo al país.

“Huésped ilustre de la Ciudad de Santiago”

A las 17.30 horas del día 16 de noviembre de 1922, con asistencia total de los alcaldes, regidores y altos jefes municipales, tomaba asiento Alberto Santos Dumont a la derecha del primer alcalde señor Emilio Silva Espic, cuando la Municipalidad de Santiago le rendía un sentido homenaje al constituirse en sesión solemne en honor del distinguido visitante.

Habló primero el regidor, don Rogelio Ugarte Bustamante, quien en un elocuente discurso⁷⁸, recordó la vida de acción y entrega que llevara el pionero aviador.

⁷⁸ *El Mercurio*, 17 de noviembre de 1922. Discurso del regidor don Rogelio Ugarte: “Señor presidente: Nada ha despertado tanto mi admiración durante mi existencia, como el gran invento del siglo: el vuelo del hombre. Cruzar los espacios en las alas majestuosas del avión del presente, importa, según pienso, una demostración de la capacidad y potencia del cerebro humano, y de que el hombre puede avanzar no poco en su afán de dominar el mundo en que se agita.

Por eso Alberto Santos Dumont, el gran impulsor y precursor de la aviación, el ilustre huésped de la capital chilena en estos momentos, tiene, para mí y para todos, el realce del genio y sobrados méritos para ser considerado palanca potente del progreso. Quien dedicó su vida no a la holganza ni a los placeres que pudo haberse proporcionado con sus riquezas, sino que al estudio y al trabajo incansables, es acreedor a la más alta consideración; quien no desmayó un instante ante las dificultades y fracasos, y prosiguió imperturbable en sus propósitos hasta alcanzar el buen éxito, es un maestro de la constancia, de energía y de esfuerzo; quien hizo los ensayos y pruebas de sus inventos meciéndose en los espacios con riesgo de su vida, es, por sobre todo un valiente.

Luego tomó la palabra otro regidor, don Arturo Ramírez, quien manifestó que la Municipalidad no tenía honor más alto que discernir para declarar a las altas personalidades que les visitaban, como “huéspedes ilustres”, distinción que sólo se otorga a aquellas personas que como Santos Dumont, *“han sabido cultivar el sentimiento de patriotismo en sus más altos grados”*, agregó además que al dar el nombre de “Santos Dumont” a una de las calles de la ciudad, entonaban un canto patriótico y de confraternidad internacional el cual reflejaba el intenso y sincero afecto que se profesan brasileños y chilenos.

Terminados los discursos, don Emilio Silva Espic hizo entrega al aviador de un pergamino en que la Corporación lo declaraba *“Huésped ilustre de la Ciudad de Santiago”*, y luego le colocó una medalla de oro, similar a la que usaban como distintivo los regidores de esta capital, en aquella época.

En esos minutos agradecía Santos Dumont emocionado el homenaje y los altos conceptos que sobre su persona se había vertido en esta sesión de honor. Al terminar sus palabras, una cerrada y espontánea ovación prorrumpió la solemne ceremonia. Fue en un minuto de silencio que transcurrió tras los aplausos, cuando otro regidor, don Diego Escanilla, en conjunto con sus colegas Retamales y Quiroga, formularon la siguiente indicación: *“La I. Municipalidad, en homenaje a su huésped ilustre, Santos Dumont, acuerda instituir un premio anual, de diez mil pesos, que llevará su nombre, a favor de los mejores alumnos de las escuelas sostenidas por las sociedades obreras. Los detalles para llevar a efecto este acuerdo será materia de una resolución posterior.”*

Terminado el emocionante acto, las autoridades edilicias ofrecieron a Santos Dumont una copa de champaña.

Luego de otros actos realizados en su honor esa tarde del día 16, y una visita que realizara a las oficinas del diario El Mercurio de la capital, donde fue objeto de afectuosos saludos, se le solicitó una última entrevista, en la cual exteriorizó su dolor por la desgracia ocurrida en la zona norte del país, situación que le hizo reconocer aún más la gentileza y especiales atenciones recibidas hacia su persona, pues sabía que todas las autoridades y el país, estaban con muchas preocupaciones por aquellos tristes días.



Porque Santos Dumont, es un hombre superior que ha comprometido la gratitud universal, porque es sudamericano y porque es hijo de la progresista nación brasileña, con quien nos unen fuertes lazos fraternales y honda estimación y aprecio, los chilenos le admiramos y le rendimos pleitesía. Por eso la Municipalidad de Santiago, interpretando el sentir del pueblo que representa, dio el nombre del ilustre brasileño Alberto Santos Dumont a una de sus avenidas, que llegará a ser hermosa y principal vía de acceso al San Cristóbal. Su nombre estará allí para recordar a la posteridad una vida de trabajo y de esfuerzo, que constituye una noble enseñanza, y como un homenaje del pueblo de la capital chilena a sus hermanos de la República del Brasil. Nuestro ilustre huésped aquí presente, gentil como todos los hijos de su patria, se ha apresurado a venir hasta estas tierras para agradecer la distinción que lo ha hecho objeto la Municipalidad de Santiago. Yo le saludo con profunda veneración, manifestándole a la vez que nos sentimos muy honrados con su visita a esta tierra chilena, en donde se aprecia y considera distinguidamente al grande y noble pueblo del Brasil.”



Antiguo edificio de oficinas e imprenta del diario El Mercurio en Santiago de Chile.

Durante la conversación, Santos Dumont se expresó con especial elogio y admiración hacia las experiencias de aviación que presenció en su visita la Escuela de Aeronáutica Militar. Además, agregó, que era su deseo el volver pronto a Chile y visitar el sur del país. Esta visita quedaría para un nuevo viaje donde su idea era entrar a Chile camino a la Argentina y de ahí continuar al sur para retornar a Chile en la zona de Los Lagos. Al despedirse, reiteró sus expresiones de gratitud para todas las personas, corporaciones y autoridades que le habían agasajado estos inolvidables días. Más allá de sus intenciones declaradas, la *"leyenda de la Aviación Mundial"*, ya no volvería a pisar suelo chileno, pero su legado aeronáutico, dejaría en nuestro país y en el mundo una profunda huella.

Después de una corta permanencia en Santiago de Chile, el ilustre aviador e inventor brasileño Alberto Santos Dumont dejaría nuestro país con rumbo a la Argentina. Algunos de sus amigos lo acompañarían la tarde del 18 de noviembre a la estación Mapocho, desde donde tomaría la combinación trasandina que saldría al otro día desde Los Andes.

Santos Dumont, había partido gratamente impresionado de las atenciones de que fue objeto en la capital durante su corta estada, incluso tuvo la gentileza de dirigir a la Alcaldía, el siguiente telegrama al abandonar nuestro país en su viaje de regreso hacia Brasil:

“Andes 19.- Señor don Emilio Silva Espic, primer alcalde.- Al dejar la tierra chilena, de regreso al Brasil, deseo una vez más expresar al ilustre alcalde de Santiago y a la digna Municipalidad mis sinceros y cordiales agradecimientos por el cariñoso hospedaje que me han brindado, haciendo que mi visita a Chile sea un nuevo motivo para mi imperecedera gratitud hacia ese noble pueblo hermano, cuya amistad es para mí, un estímulo y un honor.

Reciba Ud. señor alcalde, los sentimientos de mi amistad reconocida, que hago extensivos a todas las autoridades, deseándoles éxito en sus actos públicos y el mayor bienestar personal.- Santos Dumont.”

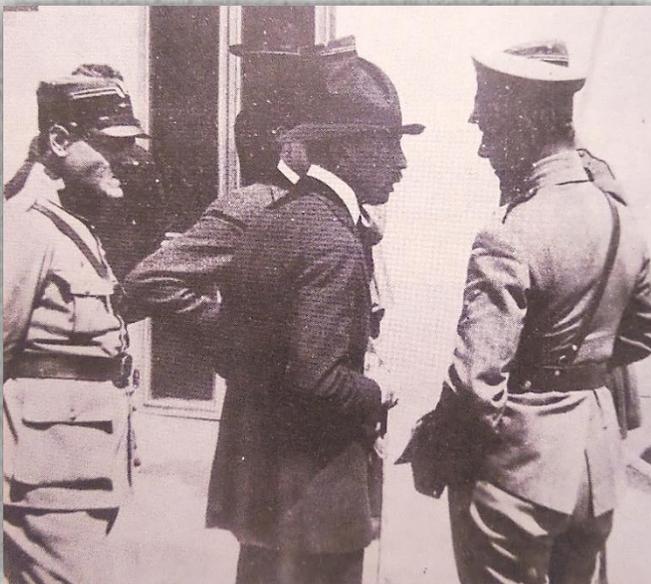
De regreso al Brasil

En su viaje de retorno a su natal Brasil, tomará la ruta de Argentina y Uruguay. Arribado a la vecina nación por nuevamente por vía férrea a la bella estación de Retiro⁷⁹ en Buenos Aires, tal como lo hiciera en su visita anterior en 1916.

En Argentina será nuevamente agasajado con una serie de paseos y homenajes. Entre ellos, se encuentra uno realizado en la noche del 22 de noviembre, por iniciativa de la Colonia de brasileños residentes en Buenos Aires, cena en la cual le ofrecieron un muy lindo pergamino firmado por todos los adherentes.⁸⁰



Estación de ferrocarriles Retiro. Bs. As.



Por la mañana del 24 de noviembre de 1922, se embarcará rumbo a Montevideo, registrándose de este modo, un muy recordado acontecimiento para el pueblo uruguayo, ya que se trataba de una visita inesperada a la capital uruguaya haciendo una natural atención por parte del aviador brasileño.

Santos Dumont departe animadamente con algunos oficiales uruguayos.

⁷⁹ La estación Retiro, es en la actualidad una de las siete estaciones centrales de ferrocarril de Buenos Aires. Había sido inaugurada en 1915.

⁸⁰ Este bello diploma que ilustra en su costado izquierdo, el monumento que le tempranamente le hiciera el Aero Club francés en Saint Cloud (Anexos 1 y 5), se encuentra atesorado en la actualidad en una de las salas del Museo de Cabangu, su casa natal, que está situada a unos 16 km del centro de Santos Dumont (el municipio antes se llamaba Palmira, y fue rebautizado en 1932 como homenaje), en el estado de Minas Gerais. Esta casa museo, está dedicado a la memoria de Santos Dumont, el padre de la aviación.

Durante la tarde visitará al Presidente de la República Oriental del Uruguay, Dr. Baltasar Brum. Por la noche será agasajado por la Sociedad de ese país⁸¹, instancia que concurrirá el presidente del Uruguay, Dr. Baltasar Brum Rodríguez, ministros de estado, embajadores y otras autoridades y altas personalidades.

Al día siguiente, el embajador de Brasil en Uruguay, don Luíz Guimarães Filho junto a su señora, agasajarán a su invitado, Alberto Santos Dumont, brindándole una fiesta de homenaje en la residencia de la Embajada, entonces ubicada en la calle 25 de Mayo de la hermosa ciudad de Montevideo. Asistieron entre otros, el Ministro de Guerra y Marina; el embajador de Chile, Enrique Cuevas y señora; el embajador de Argentina, Dr. Juan Lagos Mármol y señora; el embajador de Italia, S.A. príncipe Giovanni Alliata di Montereale e di Villafranca y señora⁸²; Rodolfo Mezzera, ex Ministro de Educación. Terminado el ágape, durante el cual tocó una estupenda orquesta, los presentes continuaron a los salones de la legación, donde conversaron larga y amenamente.

Quizás valga recordar, que una primera relación del Padre de la Aviación con la gentileza y cultura del pueblo uruguayo, haya surgido de haber leído la opinión temprana que el Dr. Luis Alberto de Herrera⁸³ escribiera en 1903, en su libro titulado "Desde Washington", donde el autor calificaba a Santos Dumont, como *"glorioso soldado de la ciencia contemporánea"* y luego lo describía así: *"Como todos los hombres que poseen positivas condiciones, se caracteriza Santos Dumont por una afabilidad y modestia sugestivas. Habla de sus temerarios esfuerzos en favor de la navegación aérea, como si se tratara de asunto desprovisto de mérito y mostrando siempre en sus labios, el dibujo de una sonrisa simpática y buena."* Más adelante agregaba que, *"...el héroe de los aires, el hombre de espíritu y de corazón grande, que a los veintiocho años ha subido de golpe, llevado por su globo hasta el cielo de la fama verdadera. Se ve claro que el valioso brasileño está dispuesto a sacrificar todo lo suyo, aún lo más precioso, con tal de alcanzar su propósito colosal."*

El Dr. De Herrera había tenido la fortuna de conocer a Santos Dumont en abril de 1902, cuando era Secretario de la Embajada del Uruguay en los Estados Unidos. En una ocasión que el Embajador de Brasil en Washington, Dr. Joaquim Francisco de Assis Brasil invitara al cuerpo diplomático de algunas naciones americanas para realizar un homenaje en honor al joven inventor, que el 19 de octubre de 1901, había circunvalado la torre Eiffel y regresando al punto de partida, con el dirigible Santos Dumont N°6. Así obtenía además del reconocimiento al genio inventor, el acceso al premio de 100.000 francos franceses⁸⁴, que el magnate Henry Deutsch de la Meurthe había ofrecido a quien pudiera maniobrar a entera voluntad, un *"aparato más liviano que el aire"*, tal como eran llamados los globos de aquellos días.



⁸¹ Maruri, Juan. *Historia de la Fuerza Aérea uruguayana (1913-1953)*. Primer Tomo. 1996.

⁸² Olga dei conti Matarazzo, nacida en Brasil.

⁸³ Dr. Luis Alberto de Herrera fue un distinguido político, periodista e historiador uruguayo.

⁸⁴ Santos Dumont repartiría el premio entre los mecánicos que le asistían en sus creaciones y la gente pobre de París. Generosidad en todo sentido, era una característica muy propia, que practicó a lo largo de su vida.

Al otro día, el diario “A Noite” informaba que el ilustre brasileño Santos Dumont, se embarcaba desde Montevideo a bordo del vapor S.S. *Gelria*⁸⁵ de regreso su patria, dejando atrás innumerables honores y amistades que le brindaran Argentina, Chile y Uruguay, todas pletóricas de admiración, respeto y profundo agradecimiento tanto a la persona como a la obra de este gran hombre, conocido como “Padre de la Aviación”⁸⁶.



Llegada de Santos Dumont a Rio de Janeiro, tras su desembarco del vapor S.S. *Gelria* en noviembre de 1922.

*Santos Dumont
1922*

Algunas particulares consideraciones y homenaje al legado de Santos Dumont en América

Las más recientes estimaciones indican que hay casi 39 mil aviones comerciales en servicio en el mundo, entre pasajeros y carga, que transportan casi 4 mil millones de pasajeros al año⁸⁷.

⁸⁵ Venegas de la Guarda, Armando. *Recuerdos de casi un siglo*. Pág. 94. El SS. *Gelria* “...era un trasatlántico que contaba con todas las comodidades deseables para transportar un gran número de personas: grandes salones, comedores, bibliotecas, sala de biógrafo, piscina y todos los camarotes de primera con baño exclusivo.”

⁸⁶ “*O Pae da aviação*”, como lo consignara la propia Federación Aérea Internacional (FAI) en Francia en 1906.

⁸⁷ Según la Asociación Internacional de transporte aéreo (IATA), casi el doble del número de hace apenas 12 años, y equivalente a la mitad de la población mundial, aunque el número representa viajes individuales en lugar de pasajeros únicos. (Consulta de agosto de 2020)



Según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un organismo de la ONU, dice que la “*red mundial de transporte aéreo*” se duplica en tamaño al menos una vez cada 15 años, y que se espera que vuelva a hacerlo para el 2030.

Han pasado 116 años desde que Alberto Santos Dumont diera cuerpo y promocionara el avión como herramienta de transporte y conectividad entre los pueblos. Difícilmente alguno de los que se iniciaron en esa aventura del vuelo, podría haber imaginado los números de pasajeros y carga que hoy se manejan, cuando algún día habló de *construir 10 mil aviones de pasajeros para atender las necesidades de*

las naciones del mundo, hoy se ha hecho con creces, como confirmación de su claro vaticinio del regalo que fuera el avión, para el mundo.

De manera general, la vida de Santos Dumont ha sido tocada por muchos biógrafos e investigadores brasileños como también de muchos partes de Europa y Norteamérica, los que acostumbran examinar su vasta obra para la conquista del aire; pero finalmente llama la atención, la ausencia de relato sobre su experiencia de vida y trabajo en su Sudamérica natal y países del Cono Sur, como Argentina, Chile, Perú y Uruguay, donde su concurso y participación no fue sólo en el teatro del discurso gentil y apoyo brindado para el primer Congreso Aeronáutico Panamericano, sino que tuvo relevancia en el campo académico y científico, incluyendo el consejo humano, práctico y experimentado de su intervención y recomendaciones, para con la conquista del primer cruce de la Cordillera de los Andes en un globo aerostático en 1916.

Su legado aeronáutico mundial y especialmente sudamericano, mereció una serie de reconocimientos tanto en vida como también póstumos en esta parte del continente. Entre los más conocidos y otros ciertamente curiosos, están los que se le hicieron en su Brasil natal, a pocos días de su trágico fallecimiento, en el cual se decretaron tres días de luto nacional y días más tarde, el que determinó el decreto estatal brasileño N° 10.447 de fecha 31 de julio de 1932, con el cual se le cambió el nombre de la ciudad de Palmira, en Minas Gerais, por *Santos Dumont*.

Otro, muy significativo homenaje, en 1935 y con motivo de la visita del presidente del Brasil Getúlio Vargas a la Argentina, recibiría el honor del bautizo de una elegante calle en Buenos Aires como homenaje no sólo al ilustre brasileño, sino que a todo el Brasil. La vía pública lleva una placa conmemorativa que el Municipio de Buenos Aires en Argentina, hiciera instalar en el concurrido barrio de Palermo, donde varias veces paseara el “*Eminente Brasileño, iniciador del vuelo mecánico*”.

(Fotografía tomada en el 2010, por Eloy Martín)



Esta se encuentra ubicada entre las calles Arce y Soldado de la Independencia y fue instalado, de acuerdo a la ordenanza municipal bonaerense N°6503 del 21 de mayo de 1935.

Más tarde, la ley N° 218 de Brasil, del 4 de julio de 1936, establecerá el memorable 23 de octubre, como el “Día del aviador”, en homenaje al primer vuelo de la historia, realizado en 1906. Ese mismo año de 1936, se hizo justicia al bautizar el primer aeropuerto de Río de Janeiro con su nombre.

En 1951, el correo brasileño homenajeó a Santos Dumont con un sello, donde se conmemoraban los primeros cincuenta años de la historia de los dirigibles.

Cinco años más tarde, al cumplirse el cincuenta aniversario del primer vuelo de un aparato más pesado que el aire, se organizará una serie de actos y homenajes, que generará además de la memorabilia particular, el establecimiento de una serie de manifestaciones que trascienden en el tiempo. Entre ellas están, la dispuesta por gobierno brasileño a través del Decreto N° 39.905 del Ministerio de Aeronáutica, en fecha 5 de septiembre de 1956, creando una muy distinguida condecoración, de nombre: “Mérito Santos-Dumont” en las categorías Plata y Bronce,⁸⁸ para ser otorgada a personalidades civiles y militares, brasileñas o extranjeras, siempre que hubieran prestado servicios destacados a la Fuerza Aérea Brasileña o, por sus cualidades o su valor, en relación con esa institución.



También el Estado de Minas Gerais, hará lo propio el 16 de octubre de 1956, al establecer a través de la Ley N°1.493, otra distinción con similar denominación y en cuatro grados: Gran Collar y medallas en oro, plata y bronce; esta vez para distinguir méritos públicos con vinculación al Gobierno de ese Estado.

Este mismo año, el Correo Brasileño lanzará una serie de estampillas conmemorativas con diferente valor. Curiosamente, el Correo de Uruguay hará igual homenaje, lanzando otra serie de estampillas en honor a la recordada y apreciada figura de Santos Dumont.



Tres años después, la ley N°3636 de Brasil, del 22 de septiembre de 1959, le concedió el grado honorífico de *Mariscal del Aire*.

⁸⁸ Esta última, fue derogada por el Decreto 66.815 del 30 de junio de 1970. (https://issuu.com/norbertotraub/docs/revista_aerohistoria_n_7-2019)

En la misma plaza de la ciudad de Rosario, Argentina; que en noviembre de 1922 fuera bautizada con su nombre y su presencia; el 6 de octubre de 1969, se inauguró un busto en su homenaje, el que había sido donado por la Fuerza Aérea Brasileña. Años más tarde, fue vilmente sustraído por desconocidos y repuesto más tarde por uno nuevo, en octubre de 2006.

Tanto en 1969 como en 1973, el Correo Brasileño volverá a lanzar una serie de estampillas conmemorativas, la primera con ocasión del primer alunizaje, y la otra como recuerdo al centenario del natalicio del *Padre de la Aviación*. Este último aniversario, será también conmemorado por los correos de Bolivia y Francia.



Este año también, la Fuerza Aérea de Brasil instala una placa conmemorativa sobre el monolito que el sindicato de periodistas deportivos y el Aero Club de Francia pusieron el 12 de noviembre de 1924 en el campo de Bagatelle en los bosques de Boulogne⁸⁹, con ocasión de que hubiera establecido en ese lugar, uno de los primeros récords de aviación en el mundo: 'un vuelo controlado por el Aero Club de Francia, de 220 metros que duró 21s 1/5'.



También el 20 de julio de 1973, la Unión Astronómica Internacional⁹⁰ rindió homenaje al inventor brasileño, bautizando⁹¹ con su emblemático nombre, un cráter lunar, siendo a la fecha, el único brasileño y sudamericano que ha recibido esta distinción.

En 1981 el Correo Brasileño lanzó una serie de estampillas, conmemorando los 75 años del primer vuelo de Alberto Santos Dumont. Otra emisión postal de Ecuador en 1984, recordará algunos de sus principales aportes a la aeronáutica mundial.

⁸⁹ Histórica imagen obtenida de la Revista L'Aerophile, 1er-15 novembre 1924. Pág.341.

⁹⁰ La Unión Astronómica Internacional (UAI), *Union astronomique internationale* (UAI), o *International Astronomical Union* (IAU), es una agrupación de las diferentes sociedades astronómicas nacionales creada en 1919, y constituye el órgano de decisión internacional en el campo de las definiciones de nombres de planetas y otros objetos celestes, así como los estándares en astronomía.

⁹¹ Cuatro años después de la llegada del hombre a la luna, se realizó un acto solemne en el hall del Museo del Aire y del Espacio en Washington.



Año 1984. 200 años del Primer Vuelo Aéreo – Espacial tripulado 1783 – 1983.

Otro importante y significativo reconocimiento, lo concedió la ley brasileña N°7243 del 4 de noviembre de 1984, donde se le concediera el título de “Patrono de la Aeronáutica Brasileña”.

En 1989, para el 80 aniversario del vuelo que hiciera en el legendario monoplano “Demoiselle”, el correo brasileño volverá a emitir otro sello.

Año 1989. Aniversario 80 del vuelo de Santos – Dumont con el aeroplano “Demoiselle”.



Otro anecdótico y de justo reconocimiento, se produjo el 13 de octubre de 1997, cuando Bill Clinton, el entonces presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, en visita oficial al Brasil, leyó un discurso en el palacio de Itamaraty, refiriéndose a Santos Dumont, como el “Padre de la aviación”.



En 1999 el Correo Brasileño lanzó una serie de estampillas conmemorando el centenario de la maniobrabilidad de los globos.

En 2002, otra emisión postal, recordó la casa de Santos Dumont en Petrópolis, denominada “La Encantada”.

Tres años más tarde, en el 2005 el gobierno brasileño compró un avión Airbus A319-133 CJ matrícula militar FAB-2101, modificado para el desplazamiento del presidente de la república, bautizándolo como “Santos Dumont”.

El 18 de octubre de 2005, la Agencia Espacial Brasileña (AEB) y la Agencia Espacial Federal Rusa (Roscosmos) firmaron un acuerdo para la realización de la Misión Centenario, que llevó al astronauta brasileño Marcos César Pontes a la Estación Espacial Internacional.

La misión fue realizada como un homenaje al centenario del vuelo de Santos Dumont en el 14-Bis, ocurrido el 23 de octubre de 1906.

El lanzamiento de la nave Soyuz TMA-8 fue el 30 de marzo de 2006, en el Centro de Lanzamiento Baikonur en Kazajistán.



Astronauta brasileño Marcos César Pontes

Otros particulares homenajes americanos que han trascendido a lo largo del tiempo, han incluido canciones populares y discografía, entre ellas se encuentra “Adiós Lucrecia” (también conocida como “Dumont y Lucrecia”) de Fernando Estenez y Miguel Antonio Medina, cantada por Pedro Infante en la película "Escuela de vagabundos" donde menciona en diversas ocasiones a Santos Dumont.

El grupo inglés musical Intercontinental Music Lab menciona a Santos Dumont y sus éxitos en la canción “Wondermachines”. Otro icónico grupo musical chileno, llamado Los Prisioneros, mencionó a Santos Dumont en una canción conocida como “Concepción”. El grupo musical argentino Ciro y Los Persas, menciona también a Santos Dumont en la canción “Barón Rojo”.

Un novedoso homenaje público de gran impacto y significado, fue la Ceremonia de apertura de los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro en 2016, ocasión donde se utilizará una muy bien lograda réplica del célebre avión 14-bis, guiado por un actor piloto, interpretando a Alberto Santos Dumont.



Ceremonia de apertura de los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro en 2016.

Por otra parte, hay innumerables otras manifestaciones de homenaje público, entre ellas podríamos citar los monumentos y calles que a través de América están presentes. Algunos de ellos se hayan en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia⁹², donde hay una avenida principal con su nombre que comunica el centro con el sur de la ciudad, que bordea el Aeropuerto El Trompillo, en pleno centro de la misma ciudad, -la entrada del Colegio Militar de Aviación- se encuentra en esa misma vía.

También en Chiclayo, Perú, una calle recuerda su nombre; de igual forma que en Cuenca, Ecuador, donde una de las calles aledañas al aeropuerto, lleva su distinguido nombre de la misma forma que el de otros legendarios aviadores americanos tales como Charles Lindbergh, Orville Wright, Cosme Renella, Elia Liut y el connotado astronauta Alan B. Shepard, y otros extranjeros como Yuri Gagarin y Valentina Tereshkova.

Lo mismo podemos observar en Montevideo, la hermosa capital del Uruguay, y que tiene el honor de exhibir una escultura del artista escultor brasileño Curzio Zani, recordando al apreciado Santos Dumont.

Este busto fue inicialmente instalado cercano al aeropuerto en 1986, con ocasión del octogésimo aniversario de su primer vuelo realizado en París. Más tarde, y más tarde, debido al desamparo que tenía la figura en aquel sitio, fue restaurada y reubicada en la plaza Daniel Muñoz, situada en la llamada Punta Trouville (Pocitos), el 18 de marzo de 1992, gracias a una hermosa y diligente iniciativa de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.

La ceremonia contó con numerosos y distinguidos asistentes, entre ellos descubrieron el busto en la ocasión, el Dr. Eduardo D. Gaggero, presidente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; Dr. Tabaré Vásquez, Intendente Municipal de Montevideo; Coronel (Av.) Paulo Ruy de Mello Portella, Agregado Aeronáutico del Brasil y el señor Embajador de la República Federativa del Brasil en el Uruguay, Sr. Jorge Carlos Ribeiro.



Santos Dumont. Montevideo, Uruguay
(Fotografía gentileza de Gustavo Necco C.)

Otro importante y significativo homenaje, se encuentra muy cercano a la Embajada del Brasil, en plena capital de los Estados Unidos de Norteamérica, en donde desde agosto del 2006, la figura del Padre de la Aviación, está presente. Se trata de una hermosa escultura del busto de Alberto Santos

⁹² Existió una efímera visita De Santos Dumont a Bolivia. De ella sólo se guarda una reseña aparecida en el semanario "El Tiempo", de octubre de 1919. Estuvo en La Paz del 27 de septiembre al 1 de octubre. Llegó a Guaqui desde Puno, Perú en un barco por el lago Titicaca, y de Guaqui en tren a la ciudad de La Paz, donde alojó en el Hotel París de esa capital. Cuatro días después, el citado personaje continuó su viaje hacia la ciudad de Buenos Aires, Argentina. (Información gentileza de don Ramiro Molina Alanes, presidente de la Academia de Historia Aeronáutica de Bolivia.)

Dumont, que se yergue sobre una base de granito negro, y exhibe una placa con la leyenda: “Alberto Santos Dumont/ first to fly an aircraft/ heavier-than- air by its own means/of propulsion/ 1906-2006”.



Busto de Alberto Santos-Dumont instalado en agosto de 2006, cerca de la Embajada de Brasil en Washington D.C., en la esquina de la 22nd y R Street NW.

En Chile, como ya lo hubiéramos mencionado, en 1922 fue bautizada en su honor, una arteria capitalina con la distinguida presencia del mismo Alberto Santos Dumont. Años después, el 23 de octubre de 2018, y en un acto de homenaje al hombre que nos legara esa aviación segura y cercana,

se inauguró a instancias del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y con el apoyo de la Agregaduría Aérea de Brasil en Chile, un hermoso busto que lleva un ingenioso, sugerente y aerodinámico plinto de concreto y acero que fuera ideado y construido, con el apoyo de la Municipalidad de Recoleta, a través de su Departamento de Arquitectura.

El conjunto artístico se presentó a la ciudadanía en la intersección de la Av. Recoleta y la calle Santos Dumont de la comuna de Recoleta, donde por acuerdo municipal, se agregó como homenaje, el nombre de *Plaza Santos Dumont* al conjunto de jardineras de recreación y encuentro social, que hoy constituyen un monumento en honor al piloto y aviador que años atrás visitara y distinguiera nuestra ciudad de Santiago.



Monumento dedicado al insigne “Padre de la Aviación” Alberto Santos Dumont en el día de su inauguración el 23 de octubre de 2018.

Hoy orgullosamente engalana la tradicional comuna de Recoleta en Santiago, recordando la ocasión en la que se inauguró en su honor, una importante avenida capitalina, y que en 1922 contara con su distinguida presencia en la que fuera su segunda visita y última estadía en Chile.

Recoleta, Santiago de Chile, 7 de diciembre de 2017.

Sr Coronel Paulo César Andari
Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile.

Sr. Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile.

PRESENTE

Estimados César y Norberto,

Es gratificante la noticia que nos han hecho llegar a través de su carta el pasado 1 de diciembre del presente año, referente a la donación de un busto para homenajear al destacado aviador Alberto Santos Dumont, el cual será instalado en la plaza de nuestra comuna que lleva su nombre.

El proyecto de Gobierno Local, que desarrollamos en Recoleta, tiene como uno de sus pilares la reconstrucción patrimonial de la identidad de nuestros barrios. Nos alegra recibir su propuesta y tenemos toda la disposición para llevar a cabo una próxima inauguración.

Para coordinación general, solicitaré que el concejal de nuestra comuna, Fernando Manzur se haga cargo de los detalles y coordinación en los equipos municipales.

Agradecido por la propuesta y que Recoleta, pueda ser parte del rescate patrimonial de la ciudad de Santiago, se despide,



MUNICIPALIDAD DE RECOLETA
Recoleta
ALCALDE
Daniel Jadue Jadue
Alcalde de Recoleta

Copia de la carta de respuesta por parte del Alcalde de la comuna, acordando el apoyo para la instalación del referido monumento a don Alberto Santos Dumont

Hoy cuando recordamos su paso cariñoso y fraterno por Chile en dos períodos importantes de nuestra historia, ayudamos a entender y a completar una investigación más en profundidad sobre ese genio notable que con generosa entrega y contribución, aportó al reconocimiento de los pueblos americanos como también al desarrollo y unión del mundo entero.

Ello constituye muy claramente, un ejemplo a seguir, sobre todo para las nuevas generaciones que merecen con creces, conocer más de quienes aportaron desinteresadamente con su inteligencia, perseverancia y trabajo tesonero al futuro de la civilización en el mundo, sino que conocer, además, de quienes nos legaron ese instrumento relevante para la unión de los pueblos, llamado avión.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáutico de Chile

Agradecemos muy especialmente a los señores Eloy Martín de Argentina; Teomar Benito Ceretta del Brasil y Gustavo Necco Carlomagno de Uruguay; Jorge Renzo Franco del Perú; Ana María Ried Undurraga; Iván Orellana Zepeda; Sergio Barriga Kreft; Oscar Avendaño Godoy; Rafael Shinya Olivares; Héctor Alarcón Carrasco; Sandrino Vergara Paredes; Alberto Fernández Donoso; Comodoro FAA Gabriel Pavlovcic; Esteban Eduardo Raczynski; Mauricio Navarro González; Elaine Pereira; Raúl Jorquera Conrads; Ricardo Gutiérrez Alfaro; Mario Magliocchetti Oleaga; Gustavo Garretón Rodríguez; Eduardo Werner Cavada; Danilo Villarroel Ganga; Erwin Cubillos Salazar; Francisco Olea Moraga; María Isabel Carrasco Weber; Simone Wyamb, coordinadora del Museu Santos Dumont - A ENCANTADA en Brasil; Rodrigo Arredondo Vicuña; Raúl Elizalde Saavedra; Andrés Contador Zelada; Dr. Marcelo W. Miranda de Rosario, Argentina; Francisco Olea Moraga; Jorge Torres Jaña; Roberto Salvador Martínez; Dr. Álvaro Sequera Duarte; CrI. E.A. Alfredo Massarelli Vacca; Rodrigo Germain Novión; Brigadeiro do Ar FAB Paulo César Andari; Cel. FAB Sérgio Mourão Mello; Cosme Degenar Drumond Q.E.P.D.; Walter Foral Liebsch Q.E.P.D.; Felipe Vicencio Eyzaguirre; Miguel Laborde Duronea; Mario Leiva Muñoz; Ramiro Molina Alanes; Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas"; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Archivo Histórico del Ejército de Chile; Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Biblioteca del Museo Histórico Nacional; Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; Instituto Nacional Newberiano de la Argentina; Cel. FAB André Luís Albuquerque de Vasconcelos; Coronel FAB Alex Pereira de Souza de la Agregaduría Aérea de Brasil en Chile; Dr. Walter Barrera Espinoza; Mauricio Oros Bravo; Archivo de la Ilustre Municipalidad de Santiago; Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; Embajada de Brasil en Chile; Museo Histórico Nacional; Club Naval de Valparaíso; Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile; Biblioteca Nacional Digital; Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas"; la Agregaduría Aeronáutica de Brasil en Chile; Airbus; Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile Enaer; Esmax Distribución SpA y otras entidades y personas individualizadas en los correspondientes créditos, por el apoyo y tiempo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean citados.

Índice

Capítulo I

Alberto Santos Dumont, una síntesis de su aporte pionero a la Aviación

Mi vida de inventor	7
---------------------------	---

Capítulo II

Alberto Santos-Dumont y los acontecimientos que impulsaron su primera visita a Chile y a otras naciones del Cono Sur Americano en 1916

Situación sinóptica	11
Otros antecedentes de la convocatoria para la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana	14
El arribo a Chile de Alberto Santos Dumont y otros distinguidos participantes	19
Alberto Santos Dumont arriba a Valparaíso y posteriormente se dirige a Santiago	28
La Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana	41
Su paso por Argentina y la recepción a los aeronautas	66
Del corazón	70
Algunas conclusiones durante esta primera estadía	72

Capítulo III

A 100 años de su segunda visita a Chile

.....	75
Sucedió en 1922	76
Antecedentes preliminares a su llegada	78
Gran Exposición del Centenario del Brasil	79
Los Juegos Olímpicos Latinoamericanos	81
La Primera Travesía Aérea del Atlántico Sur	83
Primer raid aéreo entre Estados del Brasil realizado por una mujer	83
“Los Aviadores”	85
Primera embajada aérea de Chile al Brasil	86
Homenaje chileno a Santos Dumont con ocasión del Centenario de Brasil	95
Viene en camino	97
Alberto Santos Dumont arriba nuevamente a Chile	99
“Huésped ilustre de la Ciudad de Santiago”	114
De regreso al Brasil	117

Capítulo IV

Algunas particulares consideraciones y homenaje al legado de Santos Dumont en América

.....	119
-------	-----

Apéndice

Anexo 1	131
Anexo 2	132
Anexo 3	133
Anexo 4	134
Anexo 5	135

Bibliografía y otras fuentes

.....	136
-------	-----

APÉNDICE

Anexo 1.



Durante la inauguración del monumento erigido en honor a Alberto Santos Dumont, el 19 de octubre de 1913.

Fotografía publicada por la Agencia gala Meurisse, donde se observan junto a Santos Dumont al piloto Eugéne Adrien Roland Georges Garros (1888-1918), que visitó la Argentina en 1912 y al aviador argentino, Jorge Alejandro Newbery en el acto inaugural.⁹³ El conjunto escultórico –figura de Dédalo y medallón con la efigie de Santos Dumont- son obra del célebre artista francés Georges Colin, quien fuera mandatado por el Aero Club de Francia.

⁹³ Archivo Eloy Martín. Biblioteca Nacional de Francia. Recuperado de Internet de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9043358k/f1.highres>
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9043358k/f1.highres>



SECRETARIA MUNICIPAL
DE
SANTIAGO

N° 114.-

Santiago, á 25 de Setiembre de 1922.-

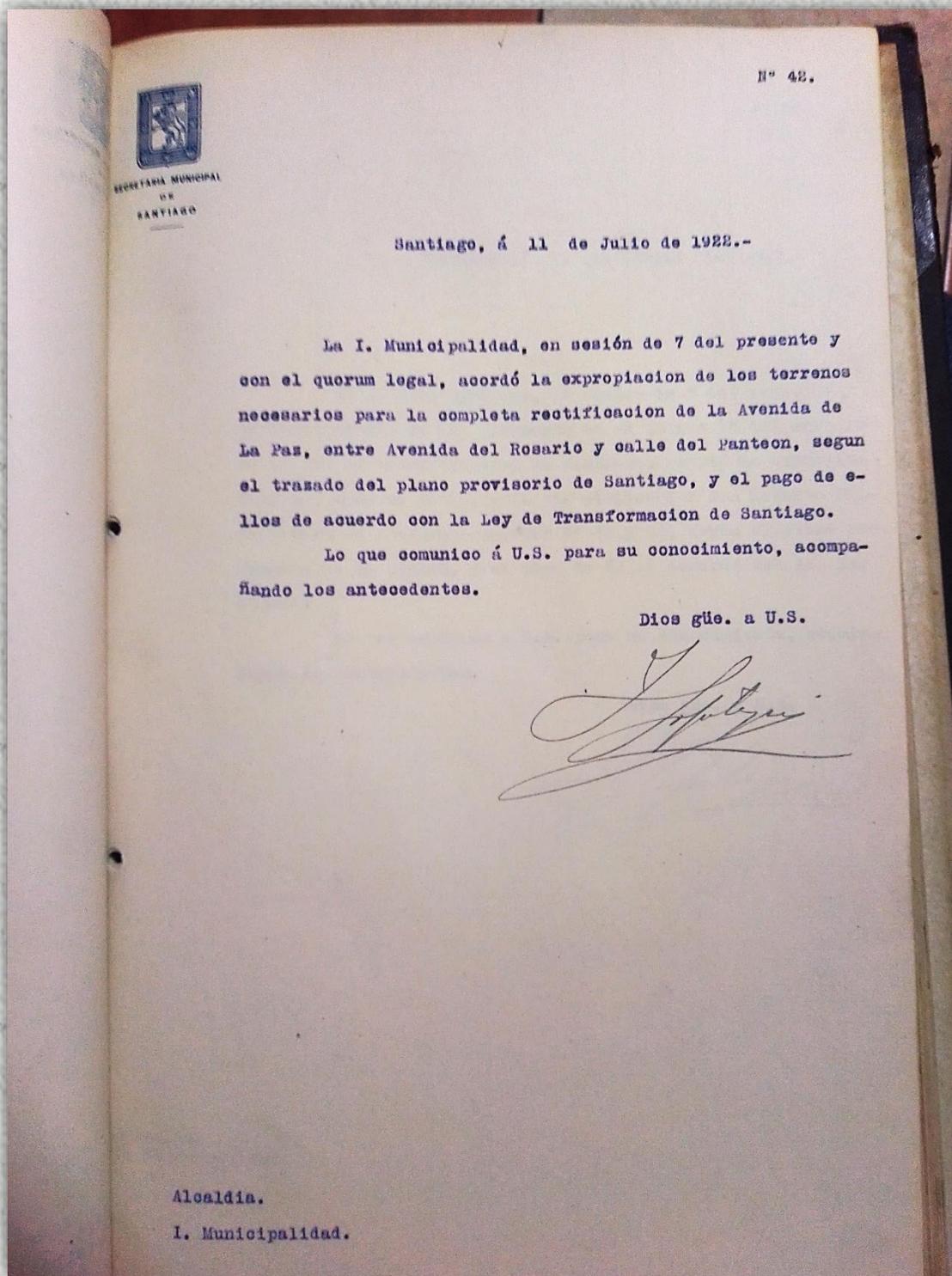
La I. Municipalidad, en sesion de 8 del pte., aclaró el acuerdo tomado en la sesion del 1° del mismo mes, que suplementó el ítem 8° de la partida 29a. en \$ 25.000.-, en el sentido de que a dicha suma se imputaria tambien el gasto de doce mil pesos de la Delegacion que fué al Brasil.

Lo que comunico a U.S. para su conocimiento.

Dios gúe. a U.S.

J. García

Anexo 3.





MUNICIPAL
DE
SANTIAGO

Nº 109.

Santiago, á 5 de Setiembre de 1922.-

La I. Municipalidad, en sesion de 1º del pte. y comp un homenaje al precursor de la aviacion, acordó dar el nombre de "Santos Dumont" a la nueva calle prolongacion de la Avenida del Rosario, que empieza en la Avenida Recoleta y termina en el Cerro San Cristobal.

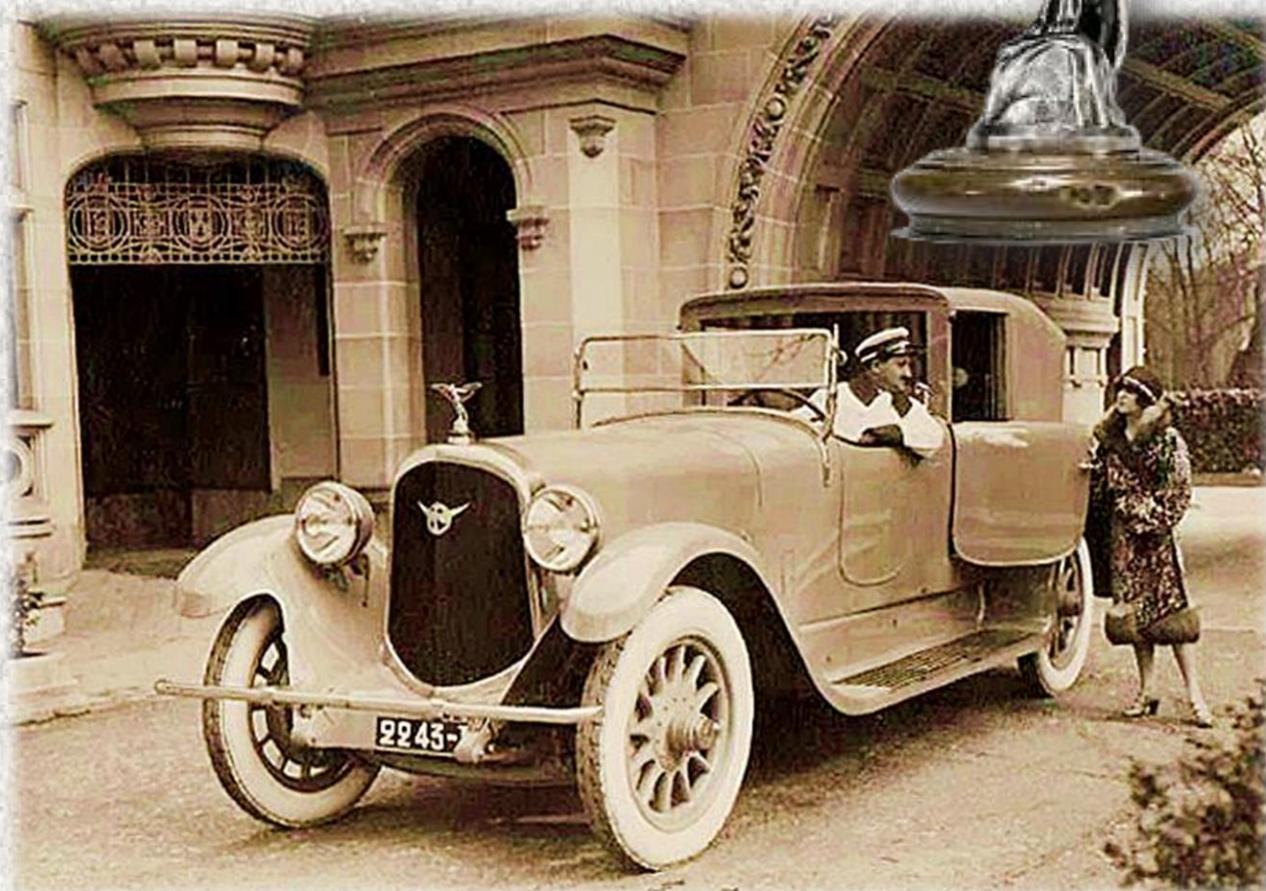
Lo que comunico a U.S. para su conocimiento.

Dios güe. a U.S.

J. Francis

Anexo 5.

Tapa de radiador de un automóvil Farman.



Quizás la emblemática figura de Ícaro para algunos o Dédalo para otros, que el escultor francés Georges Colin usara en 1913 para inmortalizar la obra de Santos Dumont en la aviación mundial, sea hoy un referente un poco olvidado fuera del ámbito Santos Dumont, pero en su época de oro fue el símbolo seleccionado por su amigo Henri Farman, como emblema de honor, para identificar su línea de automóviles de lujo que produjera a partir de 1919. Era este, otro honor para el Padre de la Aviación, brindado por uno de los grandes pioneros de aquellos días.

(Dato gentilmente proporcionado por el Miembro Correspondiente del IHACH en Argentina, Mg. Eloy Martín)

Bibliografía:

- ❖ Aero Club de Chile. **1ra. Conferencia Aeronáutica Pan-Americana 1916**. Imprenta Gutenberg. Serrano 699, Santiago, Chile
- ❖ Alarcón Carrasco, Héctor. **Alberto Santos Dumont en Chile**. Especial Ficha histórica del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2013
- ❖ Alarcón Carrasco, Héctor. **Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana**. Boletín N°5 del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio, Santiago de Chile, julio 2006.
- ❖ Alarcón Carrasco, Héctor. **Santos Dumont en Chile 1916 – 1922**. <http://chilecronicas.com/2009/11/santos-dumont-en-chile-1916-1922.html>
- ❖ Andari, Paulo César. **Santos Dumont no Chile**. Adiaerovisao N°2. Especial – 2017
- ❖ Armada de Chile. **Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al año 1916**. Santiago de Chile, 1918.
- ❖ Bradley, Eduardo. **La Travesía de los Andes en globo**. Imprenta Argentina Jacobo Peusser, Buenos Aires. 1917
- ❖ Contreras Guzmán, Víctor. **Historia de la Aeronáutica Militar de Chile**. Imprenta Universitaria. 1916.
- ❖ Costa, Fernando Hippolyto Da. **Santos Dumont. Historia e iconografía**. Coleção Aeronáutica. Série História Setorial da Aeronáutica Brasileira. Segunda Edición. INCAER, Villa Rica Editoras Reunidas Limitada, Rio de Janeiro – Belo Horizonte, 1990.
- ❖ Costa, Fernando Hippolyto Da. **Alberto Santos Dumont (El padre de la Aviación)**. Centro de Relações Públicas da Aeronáutica. Primera Edición. Tauber-Fandora Printers Ltd., Londres.
- ❖ Degenar Drumond, Cosme. **Alberto Santos Dumont - Novas Revelações**. Editora de Cultura. São Paulo, 2009
- ❖ Drago Dias, Niuxa. Ramos Gálvez, Marcia Furriel. **Rio de Janeiro y la Exposición del Centenario de la Independencia en 1922**. Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM [En línea]. Junio de 2017.
- ❖ Flores Álvarez, Enrique. **Historia Aeronáutica de Chile**. Talleres Gráficos de la Fuerza Aérea de Chile. 1950. Santiago, Chile.
- ❖ Garcia de Souza, José. **A verdade sôbre a história da aeronáutica**. 1943
- ❖ Fernández Brital, Oscar. **Yo, Santos Dumont. Páginas sueltas de un diario apócrifo**. Ediciones del Candil, 2006.
- ❖ Fernández Brital, Oscar. **Alberto Santos Dumont**. Buenos Aires, abril de 1955.
- ❖ Fonseca, Gondin Da. **Santos Dumont**. Livraria São José, Río de Janeiro 1956.
- ❖ Lacoste, Pablo. **El Ferrocarril trasandino**. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana (Dibam). 2000.
- ❖ Lima Neto, Augusto De. **Anésia**. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1992
- ❖ Lins de Barros, Henrique. **Santos-Dumont e a invenção do avião**. Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas. 2006.
- ❖ Meregalli, Jaime. **Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya**. 1973.
- ❖ Maruri, Juan. **Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya (1913-1953)**. Primer Tomo. 1996.
- ❖ Maruri, Juan. **Santos Dumont en las festividades del Centenario de la Independencia de la República Argentina**. Gaceta N°14 de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay. Julio de 1992.
- ❖ Martínez, Salvador Roberto. **Aquellos Precursores**. Buenos Aires, 2012.
- ❖ Miranda Becerra, Diego. **General Carlos Ibáñez del Campo, Fundador de Carabineros de Chile**. Tomo I. Corporación Cultural Carabineros de Chile. Noviembre de 2013.
- ❖ Napoleão Aluizio. **Santos-Dumont y la conquista del Aire**. Ministerio de Relaciones Exteriores. División de Cooperación Intelectual. Traducción de Alarcón Fernández. Vol. II. Imprenta Nacional, Rio de Janeiro. 1942.
- ❖ Núñez Rousseau, José. **“28 días” Historia de una hazaña**. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. 2007
- ❖ Ramón, Armando De. Leiva Quijada, Gonzalo. **Luces de modernidad**. Archivo fotográfico Chilectra. Gerencia Corporativa de Comunicación Enersis S.A. Santiago, noviembre de 2001.
- ❖ Santos Dumont, Alberto. **O que eu vi o que nós veremos**. Sao Paulo, 1918
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. **Medalha “Mérito Santos Dumont”**. Revista Aerohistoria N°7/2019. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. **La Génesis del 1° Congreso Aeronáutico Panamericano**. Boletín del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Diciembre de 2014
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. **A 96 años de la segunda visita a Chile del gran Alberto Santos Dumont**. Aerohistoria N°9/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, 2018.
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. **Arístides Pinto Concha. La fértil obra de un insigne precursor**. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2019.
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. **Rosas aladas de América. Una síntesis de las primeras mujeres aviadoras**. [En línea] 2021.

- ❖ Turina Urrea, Pedro. **Santos=Dumont en Norteamérica**. Revista Aerohistoria N°9. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Septiembre de 2018
- ❖ Pizarro Soto, Alejandro. **El Comodoro Merino Benítez. Hombre del Destino**. Fundación Arturo Merino Benítez. Fuerza Aérea de Chile. 1994
- ❖ Venegas de la Guarda, Armando. **Recuerdos de casi un siglo**. Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976
- ❖ Zuloaga, Ángel María. **La victoria de las alas – Historia de la aviación argentina y su base filosófica**. Edición 1958.
- ❖ Fuerza Aérea de Chile. **Historia de la Fuerza Aérea de Chile**. Tomo I. 1999
- ❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. **¿Sabía usted?** Revista Aerohistoria N°7/2018.
- ❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Especial Ficha Histórica - Octubre/2013.
- ❖ Diario **A Noite**. Varias ediciones electrónicas del mes de noviembre de 1922.
<http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/noite/348970>
- ❖ **Diario Ilustrado do Rio de Janeiro**. Varias ediciones electrónicas del mes de febrero y marzo de 1916.
- ❖ Diario **El Mercurio de Santiago**. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ Diario **El Mercurio de Valparaíso**. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ Diario **La Nación**. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ Diario **Las Últimas Noticias**. Sábado 18 de noviembre de 1922.
- ❖ Diario **El Mercurio**, meses de marzo y agosto de 1920.
- ❖ Diario **El Mercurio** de Santiago. Ediciones varias de noviembre y diciembre de 1915.
- ❖ Diario **El Mercurio** de Santiago. Ediciones varias desde el 1° de enero al 22 de marzo de 1916.
- ❖ Diario **El Mercurio** de Valparaíso. Ediciones varias desde el 1° al 22 de marzo de 1916.
- ❖ Diario ilustrado político **La Crónica** de Lima, Perú. Ediciones varias de enero – febrero de 1916.
- ❖ Diario **The New York Herald**. Domingo 3 de septiembre de 1922.
- ❖ Semanario **Sucesos**. Varias ediciones del mes de marzo y abril de 1916.
- ❖ Semanario **Sucesos**. Año XXI. Número 1044. Santiago de Chile, 28 de septiembre de 1922.
- ❖ Semanario **Sucesos**. Año XXI. Número 1047. Santiago de Chile, 19 de octubre de 1922.
- ❖ Semanario **Deportes**. Año II. N°3. Edición Extraordinaria de 24 páginas. Santiago, sábado 29 de abril de 1916.
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- ❖ Archivo fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
- ❖ **Revista ZIG-ZAG**. Edición N°922 del 18 de noviembre de 1922.
- ❖ Registros del autor.

Otra linkeografía consultada

<http://chilecronicas.com/2009/11/santos-dumont-en-chile-1916-1922.html>
https://chroniclingamerica.loc.gov/data/batches/uuml_indurain_ver01/data/sn85058396/print/1916022601/0559.pdf
<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=107670_01&Pesq=santos%20dumont&pagfis=13132
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=107670_01&Pesq=santos%20dumont&pagfis=13591
<http://www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/69-KoninklijkeHollandscheLloyd.htm>
<https://www.federacionespanola.com.ar/barcos-de-emigracion/164-barcos-de-la-royal-mail-steam-packet-company.html>
https://docs.wixstatic.com/ugd/94ade7_894e0299bb71e7230347ebab753e10cd9.pdf
<http://www.sellosfilatelia.com/transporte-america>
<https://www.fab.mil.br/medalhas#merito-santos-dumont>
http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/santos_dumond.pdf
<https://www.flickr.com/photos/28047774@N04/7057563817/>
<https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=documentos/10221.1/74986/1/247374.pdf&origen=BDigital>
https://www.todocoleccion.net/fotografia-antigua-albumina/interesante-lote-122-fotografias-trabajos-ferrocarril-trasandino-argentina-chile-1916~x33399388#sobre_el_lote
<https://www.bnf.fr/en/bibliotheque-nationale-de-france-catalogue-general>
<https://www.enterrero.com/moments/universidad-de-chile-ca-1920>
<http://www.eam.iaa.edu.ar/eam/historia/>
<http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/643/w3-article-330072.html>
<https://www.flickr.com/photos/otogno/809661813>
<http://rosarioyuzona.blogspot.com/2013/09/el-primer-aero-club-rosario.html>
<https://aeroclubrosario.com/historia/>
<https://www.defensa.com/brasil/avion-presidencial-brasileno-promocionara-imagen-turistica-pais>



Alberto Santos Dumont

“Una centenaria historia de aviación y amistad, en dos visitas”

ISBN 978-956-7973-13-2

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

*Santos Dumont
1922*



Portada: Ilustración autografiada del precursor brasileño Alberto Santos Dumont. Archivo fotográfico IIHACH. Sobrepuesta aparece la insignia de solapa utilizada durante el Primer Congreso Aeronáutico Panamericano.

Contraportada: Anverso medalla conmemorativa del IIHACH para el 115° Aniversario del primer vuelo en avión de A. Santos Dumont. Edición especial limitada a 200 ejemplares: 23 de julio de 2022. Impreso en Feysler Impresora y Comercial. Santiago de Chile

Criterios para la transcripción:

En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.

SOMOS TU **ALIADO ESTRATÉGICO** PARA **AVANZAR JUNTOS** **EN TU NEGOCIO**

Con **60 años** de trayectoria en la industria de la aviación y presencia en los 10 principales aeropuertos de Chile.

- 
- **ARI** - Arica
 - **IQQ** - Iquique
 - **CJC** - Calama
 - **ANF** - Antofagasta
 - **CPO** - Copiapó
 - **LSC** - La Serena
 - **SCL** - Santiago
 - **CCP** - Concepción
 - **PMC** - Puerto Montt
 - **BBA** - Balmaceda



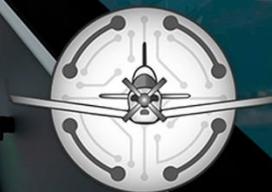
esmax[®]
AVIATION

Combustible para Aviación

Visítanos en www.Esmax.cl

PILLÁN II

PRONTO EN LOS CIELOS DEL MUNDO



 **ENAER**
EMPRESA NACIONAL DE AERONÁUTICA DE CHILE

 **DTS**[®]
filial de  **ENAER**